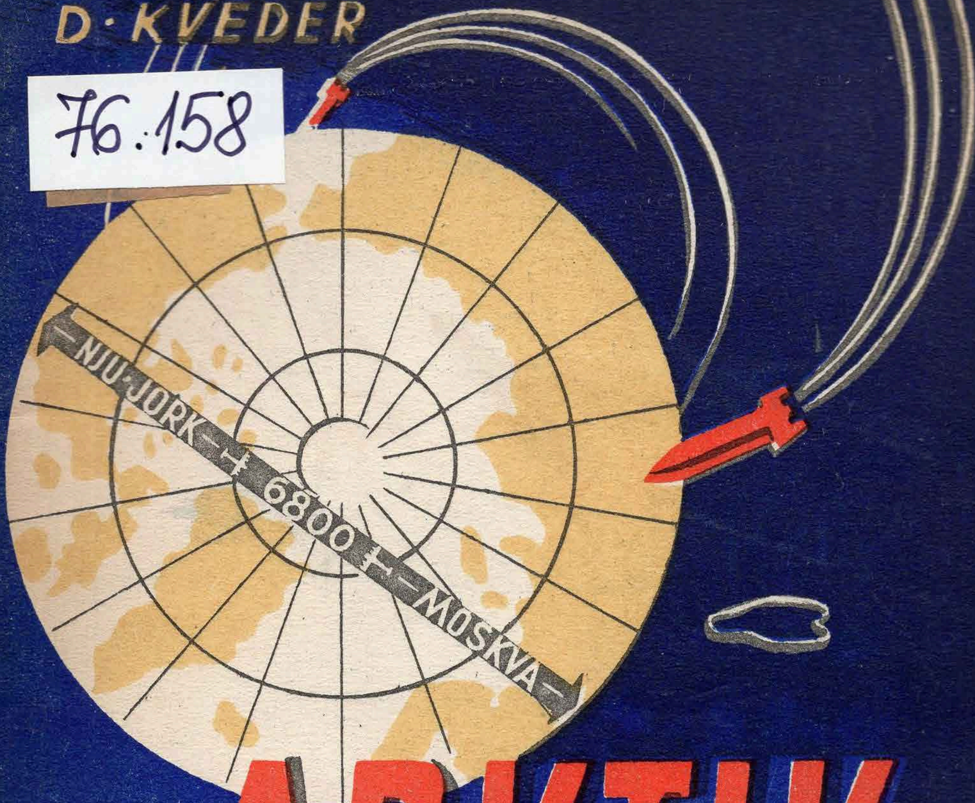
D·KVEDER

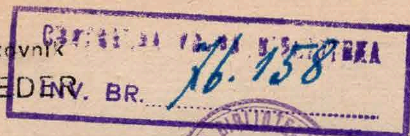


ARKTIK

BUDUĆE RATIŠTE VELIKIH SILA?

1

General-potpukovnik
DUŠAN KVEDER





ARKTIK
BUDUĆE RATIŠTE VELIKIH SILA?



1952





„VOJNO DELO“

PREDGOVOR

Ova je knjižica sastavljena na osnovu mnogobrojnih ali veoma fragmentarnih izvora koji su mi stajali na raspoloženju. Pri odabiranju podataka nastojao sam da se oni uzmu iz izvora za koje postoji najveća verovatnoća da su blizu autentičnosti. Pri tome se, prirodno, ne može dati garancija za apsolutnu tačnost svakog podatka, pošto bi se takvi mogli crpsti jedino iz zvaničnih poverljivih arhiva pojedinih generalštabova, a koji javnosti, pa ni meni, nisu dostupni.

Pre publikovanja ove knjižice napisao sam tri kratka članka („Arktička strategija" u časopisu „Trideset dana", br. 76 od aprila 1952 godine, „Odbranbeni problemi Norveške armije", u časopisu „Vojno delo", 1952 godine br. 3 i „Današnja Švedska i njena odbrana" u istom časopisu 1952 godine br. 4), koji delimično tretiraju neka od pitanja iz ove knjižice. Pored nekih podataka iz pomenutih članaka pri sastavljanju knjižice korišćeni su mnogobrojni drugi podaci novijeg datuma.

Pobudu za pisanje ovog dela stvorilo je interesovanje u našoj Armiji, pa i u ostaloj javnosti, za stanje vojnih priprema pojedinih država u svetu. Iako pitanje eventualnog arktičkog rata nije u direktnoj vezi sa odbranom naše zemlje, ipak je ono integralan deo opšteg odnosa snaga između Zapada i Istoka, te se prema tome indirektno odražava i na stanje u našem delu Evrope. Upoznavanje sa problemima Severa je, dakle, neophodan element za razumevanje opšte vojno-političke situacije u savremenom svetu.

Autor

1

NOVO PODRUČJE SVETSKE STRATEGIJE

Gigantski razvitak tehnike u poslednjim decenijama otvorio je nova područja i omogućio nove koncepcije svetskoj strategiji, a time i nove vrste diplomatskih sukoba između država, a naročito između „superdržava" SAD i SSSR-a. Takvo novo područje svetske strategije je i arktička strategija, čiji su se začeci pojavili u završnoj fazi poslednjeg svetskog rata, i koja se razvila u punoj svojoj sadržini tek u toku poslednjih nekoliko godina. Nju su uslovili i omogućili najnoviji razvitak daljine leta teške bombarderske avijacije i njena efikasnost u bombardovanju (naročito atomsko), usavršavanje dalekoletećih raketa i dirigovanih projektila, meteorološka otkrića, kao i opšti razvitak svih ostalih tehničkih i materijalnih sredstava za arktičko ratovanje. Dok su još u početku ovoga veka arktičke oblasti bile samo područja mirnog istraživanja retkih naučnih ekspedicija, to su danas ta područja postala teren grozničavih ratnih priprema, uspostavljanja mnogobrojnih vojnih baza, neprekidnih vojnih ispitivanja, vojnih manevara i žestokih diplomatskih komplikacija, o kojima, prirodno, samo manji deo dopire do javnosti. Nema ni pedeset godina otkako je otkriven Severni Pol, a već danas se on više organizuje nego istražuje. Odredi vojske ovde su danas daleko mnogobrojniji od naučnih ekspedicija. Severni Pol, sa svojim dubokim zimskim snom neprekidne polarne noći i egzotičnim letnjim ponoćnim suncem, definitivno je uvučen u vrtlog savremenih konflikata.

2

NOVA PRETSTAVA O ARKTIKU

Stare, vremenom *uobičajene pretstave o Zemlji* često nas sprečavaju u razumevanju koncepcije nove arktičke strategije. Iako svaki od nas odavno vrlo dobro zna da je Zemlja okrugla, ipak, obično uvek posmatramo geografske odnose između zemalja i kontinenata kao da se nalaze na ravnoj površini, ili, u najboljem slučaju, na površini cilindričnog oblika. Još uvek nam je strano da na Zemljinu kuglu gledamo sferički. Naš je pogled obično usmeren u pravcu zapada ili istoka, a na severu i jugu naš se vidik obično ograničava na periferijama kontinenata. Prosečni Evropljanin ili Amerikanac retko se u svojoj političkoj i vojnoj uobrazilji priseti da dva najveća savremena antagonista, SAD i SSSR, imaju između sebe zajedničko more.

Međutim, ako posmatramo Zemljinu kuglu iznad Severnog Pola, *pruža nam se sasvim druga slika.* Evropa, Azija i Amerika ovde se graniče na manjim otstojanjima nego preko velikih okeana. Peking se, naprimer, na taj način nalazi tačno severno od Njujorka, a San Francisko severno od Moskve. Osim SAD, Kanadi je najbliži sused SSSR. Sve prestonice i veći gradovi važnijih država sveta nalaze se bliže Severnom Polu nego ekvatoru i nanizane su na približno istom otstojanju od oko 5.500 km u krugu oko Pola. Od tih gradova oni koji su periferno raspoređeni imaju najkraću vezu preko Arktika.

Arktičko More je srazmerno malo u poređenju sa velikim okeanima. Ono iznosi svega 13,8 miliona km^2 u poređenju sa Tihim Okeanom koji ima 164 miliona i Atlantskim sa 81 milionom. Arktičko More je zatvoreno more, nalik na Sredozemno, oko koga su nanizani kontinenti. Jedina dva izlaza u okeane pretstavljaju: za Atlantik — vrata između Norveške i Grenlanda i Beringova Vrata između Aljaske i Severoistočnog Sibira za Pacifik. To more pokriveno je ogromnim masama večitog leda (dve trećine mora pokriveno je ledom) i plovno je samo na svojim periferijama u letnjim mesecima (izuzetak čini

more oko Islanda i Severne Norveške do Murmanska zbog toplotnog uticaja Golfske struje iz Atlantika).

Oko toga mora, u krugu, raspoređene su sledeće zemlje: Aljaska (SAD), Kanada, Grenland (Danska), Norveška sa Svalbardom, Severna Evropska Rusija i Sibir (SSSR).

Urođeničko stanovništvo arktičkih područja sastavljaju stari narodi aklimatizirani na surovu polarnu klimu. To su u severnim državama Evrope, Norveškoj, Švedskoj i Finskoj, nomadski Lapi, a dalje, u Severnoj Rusiji i Novoj Zemlji, Samojedi, koji žive od ribolova i severnih jelena. U Sibiru, između Kolime i Beringovih Vrata, žive Čukči, koji se takođe bave uglavnom uzgajanjem jelena. U Americi, u severnim oblastima Kanade i na Aljasci, žive pojedina indijanska plemena. Eskimi, tipični arktički stanovnici naseljavaju neke oblasti Istočnog Sibira, Aljasku, Labrador i Grenland. Eskimi u kontaktu sa civilizacijom izumiru uprkos zaštitnih mera koje, u tom pogledu, preduzimaju vlade Kanade i Danske. Na Aleutskim Ostrvima žive Aleuti. Na Špicbergu, Franc Jozefovoj Zemlji i većini Sibirskih Ostrva nikad nije bilo urođeničkog stanovništva.

Istraživanja Arktika otpočela su odavno. Već u 10 veku Evropljanima su bili poznati Island, Grenland i Labrador. Ali sudeći po geografskoj karti kojom se služio Kristifor Kolumbo sve do kraja 15 veka, smatralo se da su te zemlje preko arktičkog leda priključene Aziji. Sredinom 16 veka, posle uspelog putovanja Portugalca Magelana oko zemlje, prvog u istoriji, moreplovci su se bacili na istraživanja „severoistočnog prolaza" iz Evrope na Daleki Istok. Englez Čenselor (Chancellor) je prvi uspeo da uspostavi trgovačku vezu preko Belog Mora sa Moskovskom državom, dve godine posle toga Berou (Burrough) dopire do Nove Zemlje a krajem tog veka Holanđanin Barenc otkriva Špicberg i prodire u Kara More. Ta su putovanja dobila potstrek otkako su Rusi prodirući u Sibir izbili, idući tokovima reka Lene, Indigirke i Kolime, na severnu sibirsku obalu. Međutim, kroz taj prolaz iz Evrope na Daleki Istok prodro je prvi tek 1878—1879 Norvežanin Nordenskjeld.

Posle otkrića Amerike, moreplovci su se zagrejali za to da odrede severne granice Novog Kontinenta, pogotovo

otkako je Magelan utvrdio njegovu južnu ivicu. Hern (Hearne) i Makenzi već su u 18 veku prodrli kopnenim putem do Arktičkog Mora, a njihovo delo produžili su u 19 veku Frenklin, a zatim Makluze, koji je 1850 godine prvi uspeo da oplovi Severozapadni arktički put od zapada na istok. Obrnutim pravcem ovuda je prvi put prošao 1903—1905 godine Amundsen.

Istraživanja centralnog dela Arktičkog Mora ulivala su dugo vremena respekt kod istraživača. Nansen je prvi, koristeći se strujom, koja nosi ledene mase, 1895 godine uspeo da prodre na 400 km do Pola, a 1906 Piri na 300 km, koji je istim putem, koristeći se strujanjima i posle 36 dana usiljenog marša po ledu, 1909 godine, prvi stavio nogu na Severni Pol.

Kada je pronalazački duh čoveka zagospodario nebom, stvorene su nove mogućnosti za istraživanje Arktika. Na pragu 20 veka Šveđanin Andre pokušava balonom da sa Špicberga dopre do Pola, ali nestaje na putu. Posle njega Amundsen 1925 godine, napustivši saonice sa pasjom vučom, približava se jednim hidroavionom na 25 km od Pola, a sledeće godine Berd, za 15 časova izvodi put Špicberg, Pol i natrag. Iste godine Amundsen sa cepelinom, pilotiranim od strane Nobila, prvi put preleće Arktik, spustivši se na Aljasku.

Posle 1930 godine Vilkins sa svojim probama utvrđuje da je moguće pristajanje aviona na ledenim ostrvima Arktičkog Mora. Koristeći se tim iskustvom Rusi iskrcavaju 1937 godine sa četvoromotornog aviona Papaninovu ekspediciju na 20 km od Pola. Ona definitivno razbija staru legendu da se oko Pola nalazi neotkriveni kontinent pokriven ledom i utvrđuje da je dubina mora ispod Pola 4.200 m.

Posle toga ekspedecije i preleti preko Arktika su sve češći. Dolazi do preletanja Čkalova i Gromova iz Moskve na pacifičku obalu SAD. Pred Drugi svetski rat oseća se naročita užurbanost u arktičkim istraživanjima. U 1937/38 godini zabeleženo je već oko 100 naučnih ekspedicija u ovoj oblasti, a nekoliko i na Antarktiku. Posle 1941 godine istraživanja na Antarktiku praktično su skoro prestala, dok su na Arktiku dobila još širi zamah, naročito otkako su njihovo rukovođenje preuzele vojne vlasti.

Oko *političke podele Arktika* vode se sporovi između pribrežnih zemalja još i danas. U tom pogledu ovde se sukobljavaju dve koncepcije. Prema jednoj, prostor oko Severnog Pola, zbog svojih klimatskih osobenosti, ne može biti stalno naseljen i zbog toga ne može biti okupiran ni od jedne zemlje i pripojen njenoj državnoj teritoriji. On treba, dakle, da ostane ničija zemlja, i svako može da ga iskorišćuje u svoje naučno-istraživačke i privredne svrhe. Prema drugoj koncepciji, taj prostor treba da bude podeljen na sektore, čije osnovice leže na obalama pribrežnih zemalja, a vrhovi se spajaju na samom Polu. Po toj koncepciji Arktik bi se podelio na isečke kao torta.

Međutim, dok zapadne sile priznaju koncepciju sektora za Antarktik (prostor oko Južnog Pola), one odbijaju primenu te teorije za Arktik. S druge strane, odbijajući koncepciju sektora za Južni Pol, Rusi se zalažu za njenu primenu u odnosu na Arktik. SSSR je već 1926 godine proglasio za svoju teritoriju sav prostor između svoje severne obale i Severnog Pola, što mu SAD ni do dandanas nisu priznale[1]).

Razvitkom konflikta oko arktičkih teritorija koncepcija sektora sve se više sama po sebi uvodi u praksu. Prema toj podeli na SSSR otpada oko 161 stepen, na SAD 28, na Kanadu 81, na Dansku 69, a na Norvešku 21 (vidi skicu br. 1).

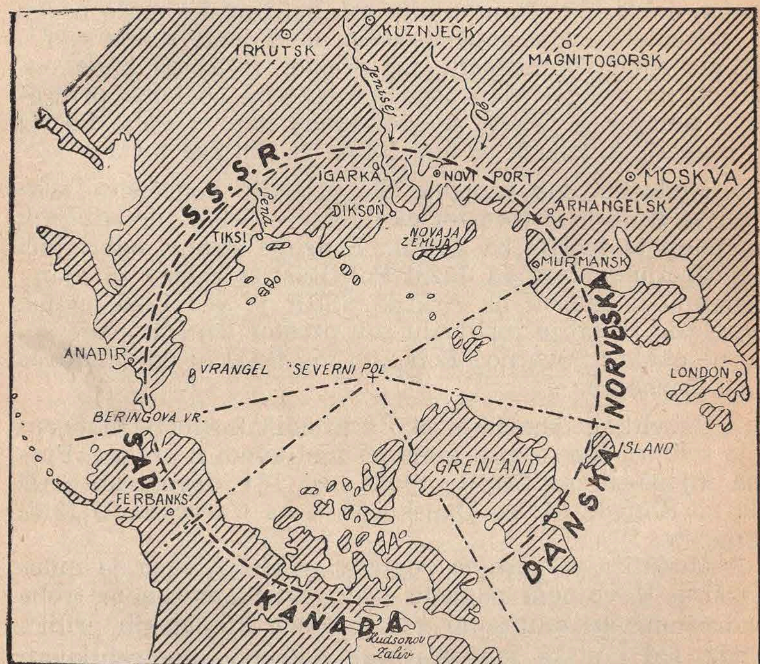
Međutim, *u vojnom pogledu, arktička zona* je mnogo šira. U vojnom pogledu pod arktičkom zonom treba podrazumevati onu zonu gde je, zbog klimatskih prilika (sneg, led i niska temperatura), potrebno upotrebljavati posebno naoružanje i opremu za arktičko ratovanje i provesti specijalnu obuku trupa. Takva arktička zona obuhvata: zapadni i severni deo Aljaske, severne delove tzv. Severozapadnih Teritorija i Jukona u Kanadi, Labrador,

---

[1]) Sovjeti naročito u poslednjim mesecima zaoštravaju to pitanje i nastoje čak da pronađu i pravne argumente u svoju korist. U jednom od poslednjih brojeva moskovskog časopisa „Sovjetskoje gosudarstvo i pravo" sovjetski pravnik Višnjepoljskij razvija „princip punog i neograničenog suvereniteta SSSR-a nad sovjetskim Arktičkim Morem". Šta Sovjeti smatraju pod takvim suverenitetom vidimo iz primera nedavnih obaranja švedskih aviona u Istočnom Baltiku.

Grenland, delimično Island, severne delove Norveške, Švedske i Finske, kao i pojas duž severne obale SSSR-a.

Ispod arktičke zone nalazi se *subarktička zona,* gde je takođe potrebna zimska oprema i gde se vojne operacije razvijaju u većem delu godine pod daleko težim uslovima



Skica br. 1

nego u još južnijoj, umerenoj zoni. Ta zona obuhvata preostali deo Aljaske, gotovo čitavu Kanadu sa Novom Fundlandijom (osim južnog, gusto nastanjenog dela), veći deo Norveške i Švedske (osim južnih obalskih delova), Finsku, znatan deo Severne Evropske Rusije i veći deo Sibira (vidi skicu br. 2).

Priarktičke zemlje imaju svoja značajna *prirodna bogatstva:* Aljaska: drvo, ribu, zlato, bakar, kalaj, srebro,

platinu, volfram, ugalj, naftu i krzno; Severna Kanada: uran, železo, ugalj, naftu, zlato, bakar, drvo i krzno; Grenland: kriolit, ribu i olovo; Island: ribu; Norveški



Skica br. 2

Špicberg: ugalj; Švedski Sever: železo; Severni SSSR: nikl, ugalj, drvo, naftu, krzno i zlato. Ali, ma koliko da ta prirodna bogatstva nisu za potcenjivanje, ona ipak nisu najvažniji element[2]) koji odlučuje u arktičkoj strategiji. Prvorazredna važnost Arktika leži na drugoj strani.

3

VAZDUHOPLOVNA ARKTIČKA STRATEGIJA

Arktik je u prvom redu važan za *vazduhoplovnu* strategiju velikih sila. Još do nedavno mislilo se da se *letačke i navigaciske mogućnosti vazduhoplovstva* sve više otežavaju ukoliko se dalje ide na sever. U rezultatu intenzivnih i mnogobrojnih ispitivanja priarktičkih država, a naročito SAD, Kanade i SSSR-a, ta je teorija danas potpuno opovrgnuta. Danas je dokazano da su uslovi letenja u Arktiku, uzeti kroz celu godinu, povoljniji nego u severnom delu umerene zone, koja kod nas počinje negde na liniji Skoplje — Milano. U arktičkoj zoni meteorološka služba može davati mnogo preciznije dugoročne prognoze, pošto se u toj zoni ustvari „stvara vreme". Pored toga, arktički vazduhoplovni putevi prelaze preko kraćih morskih rastojanja, što omogućava instalaciju većeg broja relejnih aerodroma. Na kraju, u toj zoni skoro i nema zaleđivanja na avionima, a stratosfera tu počinje na visini od 6.000 mesto 12.000 metara. Velika američka baza Tuli na Severozapadnom Grenlandu, naprimer, ima gotovo najpovoljnije klimatske uslove od svih aerodroma na svetu: skoro 90% vremena u godini povoljno je za letenje.

Međutim, navigaciski uslovi nad Arktikom su specifični. Za letove nad tim područjem potrebno je dobro

---

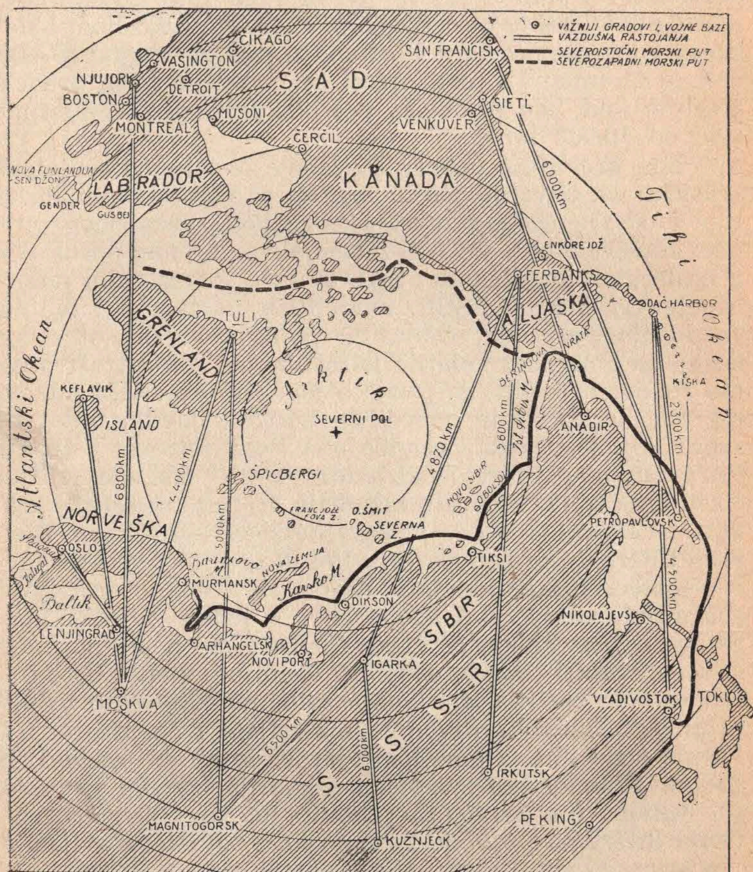
[2]) Pri tome treba posebno podvući veliki značaj bogatstva Kanade uranom — strategiskom sirovinom izvanredne važnosti za dobijanje atomske energije — koja je po tom bogatstvu jedna od prvih na svetu. Zbog toga i Kanada danas postaje sve više privlačna tačka za agresiju i sa te strane gledišta.

upoznati i pratiti te uslove. Zbog toga sve priarktičke države u posleratnim godinama vrše *intenzivna ispitivanja* tog vazdušnog prostora. SSSR je u predratnim godinama prednjačio u tom istraživanju. 18 juna 1937 godine sovjetski pilot Čkalov preleteo je iz Moskve preko Pola i sledećeg dana spustio se u Portland u državi Oregon (SAD), dok je Gromov 12 jula, držeći se približno istog pravca, aterirao kod Los Anđelosa u Kaliforniji prevalivši time više od 10.000 km.

Tim preletima udaren je osnov za buduća sovjetska arktička istraživanja. SAD, koje su se manje spremale za rat, a od trgovačkog značaja arktičkog vazdušnog puta nisu očekivale brze koristi, zaostajale su na tom poslu. Ali, u posleratnim godinama i SAD su vrlo intenzivnim radom uspele da stignu SSSR, naročito u navigaciji i tehnici vazdušnih operacija. Danas je Aljaska glavna otskočna daska za američka polarna istraživanja. Tim istraživanjima rukovodi, koliko je poznato javnosti, američki pukovnik Balchen, koji je norveškog porekla. (Jedini pilot na svetu koji je dosada preleteo oba Pola, Severni i Južni). Po jedan njegov izviđački avion „B-29" (akcioni radijus 7.250 km), iz 46 izviđačke eskadrile, tri puta nedeljno, svakog ponedeonika, srede i petka, leti sa aerodroma Eielsena i Ferbanksa nad Severni Pol (8 sati letenja) i dostavlja meteorološke podatke. Avion se striktno pridržava svoga reda vožnje. S druge strane, po jedan sovjetski aparat svakog utornika, četvrtka i subote, po nepisanom dogovoru, takođe preleće ovaj vrh Zemljine kugle. Usto obe strane vrše opširna ispitivanja svih meteoroloških uslova te oblasti, kao i ispitivanje materijala i aparatura, itd. Prema podacima iz američkih izvora samo do jeseni 1949 godine 46 američka izviđačka eskadrila izvršila je preko 1,6 miliona km arktičkih probnih letova. Slična istraživanja intezivno provode i kanadska i sovjetska avijacija.

Strategiski *značaj arktičkog vazdušnog puta* sastoji se u tome, što on, u odnosu na vazdušni put preko Atlantika ili Pacifika, znatno smanjuje rastojanja između svih značajnih protivničkih centara (vidi skicu br. 3). Najkraći put iz SAD u Sibir, pa čak i Japan, Kinu i Indiju, vodi iz Aljaske preko Arktika. Iz Dač Harbora (Dutch Harbour) na Aleutima (produženje Aljaske u Tihi Okean) do Pe-

tropavlovska na Kamčatki ima svega 2.250 km, a do Vladivostoka 4.500 km, a od Kiske, pretposlednjeg aleutskog ostrva do Petropavlovska ima svega 1.280 km. Od dve



Skica br. 3

prestonice, Vašingtona i Moskve, Aljaska je podjednako udaljena. Od glavne avijaciske baze u Aljasci, Ferbanksa, do sovjetskog atomgrada Irkutska ima 5.590 km, do glavne

sibirske luke i avijaciske baze Igarke (na ušću Jeniseja) 4.870 km, do Kuzneckog Bazena oko 6.000 km, a do Magnitogorska na Uralu oko 6.500 km. Od Njujorka do Moskve ima preko Arktika 6.800 km (dok bi po liniji zapad-istok imalo 9.000 km, što znači uštedu na putu tamo i natrag od oko 4.400 km), a od Islanda to se rastojanje smanjuje čak na 3.300 km. Sovjetske isturene avijaciske baze takođe su veoma blizu najvažnijim centrima SAD. Od Anadirska u Severoistočnom Sibiru do Sietla (Seattle) ima svega 3.900 km, a od Petropavlovska do San Franciska 6.050 km; od Murmanska do Njujorka i Čikaga ima oko 6.500 km. Iz baza u Severoistočnom Sibiru Rusi mogu svojim teškim bombarderima „TU-4", a pogotovo svojim novim tipom teškog bombardera, sličnim američkom „B-50", bombardovati američki atomski grad Hanford ili Vašington, a da ne pomenemo Aljasku i Kanadu. Opšte uzev, najkraća vazdušna linija između glavnog američkog nervnog centra, — oko milionskih gradova Bostona, Njujorka, Vašingtona, Detroita i Čikaga, — do industriskih centara SSSR, — oko Moskve i na Uralu, — vodi preko Grenlanda, Islanda i Norveške. Međutim, isturanjem novih arktičkih baza u Severnu Kanadu, Grenland, Island i Norvešku od strane SAD i na severo-sibirska ostrva od strane SSSR-a, ta su rastojanja sa obe strane smanjena. (Sa vazdušne baze Tuli na Grenlandu rastojanje do Moskve smanjuje se na svega 4.400 km). Ne samo to! Neumornim ispitivanjem američkih izviđača utvrđeno je da u neposrednoj blizini samog Pola ima ogromnih ledenih ostrva od 25—30 km u prečniku i sa debljinom leda većom od 300—400 metara, na koja se mogu smestiti ne samo meteorološke, radio i radarstanice, već i instalirati pomoćni aerodromi pomoću čeličnih ploča, na kojima bi se avioni mogli snabdevati gorivom. Ove godine Amerikanci su već iskrcali ekipe na dva takva ostrva oko Pola, od kojih se jedna već pretvorila u stalnu meteorološku stanicu. Detaljno su izviđani uslovi za uspostavljanje pomoćnog aerodroma, a takođe je ispitana i otpornost ostrva prema dejstvu raketa i vazdušnom bombardovanju. Pored toga, poznato je da se današnji avioni mogu snabdevati gorivom i u toku samog leta iz posebnih aviona-cisterni koji ih prate. Ako pri svemu tome još uzmemo u obzir da

današnji teški bombarderi, naprimer, tipa „B-36", imaju akcioni radijus do 16.000 km, to će nam biti jasno da arktički vazdušni put omogućava bombardovanje s obe strane svih najvažnijih centara zaraćenih velikih sila, tako da se bombarderi po izvršenom zadatku mogu vratiti u svoje baze.

Ono što vredi za bombardersku avijaciju, može se reći da vredi i za moderne stratosferske projektile i rakete. Oni će takođe slediti taj put i mogu dostići, u slučaju interkontinentalnog rata, veći deo osetljivih centara protivničkih zemalja.

Uporedo sa intenzivnom pripremom za ofanzivna bombarderska dejstva, obe protivničke strane preduzimaju i opsežne *odbranbene mere*. Duž čitave periferije Arktičkog Mora uspostavljen je s obe strane lanac baza reaktivnih lovaca — presretača i baza raketa — presretača, zatim su podignuti položaji teške protivavionske artiljerije sposobne da gađa i iznad 13.000 m u visinu, i razgranat sistem radarskih uređaja za detekciju leta protivničke avijacije kada leti nad ogromnim nenastanjenim prostranstvima.

4

POMORSKA ARKTIČKA STRATEGIJA

Danas, u veku gigantskog razvitka avijacije, pomorska strategija prestala je da bude nezavisna, kakva je bila nekad. Vazduhoplovstvo je svojom daljinom leta i ogromnom razornom moći bombi sposobno da dejstvuje po svim okeanima i svim morskim putevima, pogotovo kada je došlo do spajanja avijacije i mornarice u obliku nosača aviona. Pomorska strategija postala je zavisna od vazduhoplovne. To važi i za njen posebni, nov deo — za arktičku koncepciju.

Unutrašnjost Arktičkog Mora je kroz celu godinu smrznuta i pokrivena ogromnim masama večitog leda.

Plovidba je tu nemoguća. Međutim, moderna tehnika uhvatila se u koštac i sa tim problemom. Danas se vrše u Arktiku intenzivna ispitivanja mogućnosti plovidbe podmornicama ispod leda, koje se radarskim uređajima usmeravaju na bezledna područja, gde mogu opet da izrone na površinu. Poznato je da su u tim istraživanjima u Barencovom Moru Sovjeti postigli izvesne rezultate. Američki konstruktori su uverenja da će podmornice biti na taj način čak i sigurnije, pošto će ih ledeni pokrov štititi od radarskih talasa.

Ali, za nadvodne pomorske objekte plovidba dolazi u obzir samo uz obale Arktičkog Mora. Na tim obalama postoje dva puta, koji su u poslednje vreme za arktičku strategiju dobili prvorazrednu važnost.

Jedan od njih je *Severoistočni arktički put,* koji vodi duž čitave severne obale SSSR-a: iz Murmanska, preko Arhangelska, Novog Porta, Diksona i Igarke, Tiksija i kroz Beringova Vrata u Anadirsk. On povezuje Lenjingrad u Baltičkom Moru (kroz Belomorski Kanal) sa Belim i Barencovim Morem i Vladivostokom (vidi skicu br. 3).

Nastavljajući napore Nordenskjelda, Rusi su od 1922 godine počeli sa sistematskim istraživanjem toga puta, a u godinama 1935/36 na njemu već počinje redovan saobraćaj. Još 1936 godine prebačena su tim putem iz Belog Mora u Pacifik dva razarača i, navodno, tri podmornice. U 1942 godini istim putem prebačeni su iz Pacifika u Belo More dva razarača i nekoliko podmornica, koji su bili upotrebljeni za dejstvo protiv Nemaca. Interesantno je i to da je u 1940 godini nemačka krstarica „Komet", kao jedini dosada neruski brod, prošla pomoću ruskih ledolomaca kroz taj put, ušla u Pacifik, napala tamo iznenada savezničke transporte, potopila 10 transportnih brodova, bombardovala Nauru i posle 515 dana plovidbe vratila se neoštećena u Nemačku.

Već 1920 godine sovjetska vlada osniva Institut za izučavanje Severa. Dve godine docnije eksploatacija Sovjetskog Arktika poverena je Komesarijatu za severni put („Komseverput"), a 1928 godine on se pretvara u Glavnu direkciju severnog morskog puta. „Glavsevmorput" od tog vremena drži u svojim rukama čitavu mrežu od oko





150 meteoroloških i radarskih stanica, flotu od najmanje 12 ledolomaca, oko 100 teretnih brodova i mnoštvo dereglija kao i svoju vlastitu polarnu avijaciju.

Ta ustanova ima pored važnog privrednog i trgovačkog i veliki vojni značaj. Njeni podaci i iskustva služe kako sovjetskoj arktičkoj ratnoj mornarici, tako i vazduhoplovstvu. Vojni značaj te ustanove vidi se i po tome što je ona potčinjena Ministarstvu ratne mornarice, i što njome komanduje vojno lice. Na ispitivanje toga puta dosada je poslato oko 400 naučnih ekspedicija. Dok je 1917 godine na tom putu bilo svega 7 polarnih radiostanica, to ih je u 1940 godini bilo već 72, a danas oko 150. U 1944 godini ovde je postojalo već 77 stalnih naučno-istraživačkih stanica.[3])

Početak ovog puta, oko Petsama i Murmanska, zbog uticaja Golfske struje otvoren je za saobraćaj preko cele godine. Dalje prema Arhangelsku put je već zatvoren u toku nekoliko zimskih meseci, dok je duž sibirske obale plovidba moguća uglavnom samo tri meseca u godini, i to jula, avgusta i septembra. (Čak i u to vreme transportne brodove treba da prate teški ledolomci, jer put nije nikada potpuno oslobođen pokretnih ledenih masa). Za to vreme brodovi mogu učiniti po jedan put iz Belog Mora u Pacifik i obratno. Već danas taj put igra značajnu ulogu u privrednom razvitku severnih sovjetskih oblasti, jer dozvoljava eksploataciju rudnika i ogromnih šumskih bogatstava.[4]) Pod uplivom toga puta izgrađen je na obali niz

---

[3]) U kompetenciju „Glavsevmorputa" ne spada samo eksploatacija tog morskog puta, već i čitava privredna delatnost duž njegovih obala. Tako, da rukuje eksploatacijom sovjetskih ugljenokopa na Špicbergu (Arktikugol), zatim eksploatacijom sibirskih šuma (Sevpolarles), kombinatom ribolova i industrije konzervi u Dudinskaja-Norilsk i u Katangi (Tajmirtrust), izvorima nafte i rafinerijom u Adiu, Utki i Vorkuti severozapadno od Urala, urdnikom kalaja u Verneku na ostrvu Vajgač i kombinatom uglja, železa i zlata na Kolimi. Bogatstva tih izvora prevoze se ovim arktičkim morskim putem pomoću ledolomaca zaštićenih izviđačkom avijacijom, u luke Belog i Ohotskog mora.

[4]) Komunikacije sibirskih obalskih područja sa unutrašnjošću slabo su razvijene. Železničkih pruga i drumova gotovo i nema. Glavne veze sa unutrašnjošću su rečni putevi duž Oba, Jeniseja i Lene.

novih gradova, a u prvom redu glavna sibirska luka Igarka na Jeniseju.

Još veći značaj može odigrati taj put u eventualnom budućem ratu. On je jedini pomorski put kojim se sovjetska komanda može poslužiti za prebacivanje flote ili trupa sa Zapada na Daleki Istok, pošto će joj biti zatvoreni putevi oko Afrike ili kroz Suec. Dalje, taj put će biti od izvanredne važnosti za povezivanje i snabdevanje svih isturenih sovjetskih arktičkih instalacija — meteoroloških stanica, radarskih uređaja, aerodroma, itd. — pošto nedostaje dovoljno direktnih prilaznih puteva iz unutrašnjosti Sibira ka obali. On može da bude upotrebljen i za manevar specijalnih nosača aviona, koji mogu još jače da se isture ka severu u pravcu eventualnog protivnika. Odlika tog puta bila bi i u tome, što bi on bio relativno dobro zaštićen od neprijateljskog protivdejstva sa mora, a u znatnoj meri i iz vazduha.

U pogledu razvitka drugog, *Severozapadnog arktičkog puta* duž severne obale Kanade i Aljaske, Amerikanci i Kanađani bili su, za vreme dok vojno-strategiski razlozi još nisu igrali presudnu ulogu u njihovom odlučivanju, mnogo konzervativniji od Rusa. Istraživačkim ekspedicijama je već početkom ovog veka utvrđeno da je tim putem plovidba isto tako moguća, kao duž severne sibirske obale, ako ne i još lakša. Prvi je tim putem, iz pravca istok—zapad, prešao Roald Amundsen brodom „Gjoa" prilikom svojih istraživanja 1903—1907 godine. U početku ovog rata, u toku 1940—1942 godine, Kanađani su uputili na taj put drugu ekspediciju brodom „St. Roch", i to pravcem zapad-istok, a 1944 isti taj brod vratio se sa istočne obale na zapad. Ovaj put ima tu prednost pred Severosibirskim što je zaštićen čitavim lancem ostrva, koja sprečavaju lutanje velikih ledenih masa. Pored toga, na tom putu moguća je plovidba tamo i natrag dva puta u toku jedne sezone, što je mnogo povoljnije od Severosibirskog puta. Međutim, protiv otvaranja toga puta do pre kratkog vremena postojala je jaka opozicija u Kanadi i SAD. Otvaranju su se protivili vlasnici kanadske transkontinentalne železnice i stanovništvo Južne Kanade, a naročito glavnih ukrcnih i iskrcnih luka Montreala i Venkuvera (Vancouver), koji su se bojali da bi izgubili zaradu od

transporta robe između Evrope, Kine i Japana, a koji struji preko njihovih područja.[5]) Izgleda da je sada nova arktička strategija postavila vojne interese iznad privatnih trgovačkih i da će uskoro proraditi i taj, u vojno-pomorskom pogledu vanredno važan put.

Oba ova puta odigraće u budućem ratu važnu ulogu. Preko njih se mogu, u slučaju potrebe, prebacivati vojnopomorske snage velikih sila u letnje vreme najkraćim putem iz jednog okeana u drugi, i na taj način najlakše sprovesti potrebni manevri ili koncentracije snaga. Tim putevima i ratna mornarica može sadejstvovati u odbrani kontinenata protiv vazdušnodesantnih operacija protivnika preko Arktika.

Međutim, ti putevi nisu jedino što se izmenilo pod uticajem nove arktičke strategije. Svoje lice izmenio je takođe i strategiski položaj Severnog Atlantika i Severnog Pacifika.

Arktička strategija ispoljava naročiti uticaj na *bezbednost severoatlantskih morskih puteva.* Severni Atlantik je danas zatvoreno more. Oko njega su nanizane članice Organizacije Severoatlantskog pakta. Preko tih puteva vodiće u budućem ratu glavna linija snabdevanja savezničkih armija na evropskom ratištu. Zbog toga su te članice, na čelu sa SAD, životno zainteresovane da neprijatelju ne uspe prodor u te vode.

Bezbednost Severnog Atlantika danas je *ugrožena sa tri pravca,* i to: iz Baltika kroz Skagerak, iz Belog Mora oko Severnog Rta Skandinavskog Poluostrva i preko Arktika na svom severnom boku. Prva dva su stara, klasična pravca, treći je nov.

Prvi pravac vodi *kroz uske moreuze Kategat i Skagerak,* uz obale Švedske, Danske i Norveške. Švedska vodi danas politiku oružane neutralnosti i nema nameru da dozvoli SSSR-u upotrebu svoje obale i teritorijalnih voda

---

[5]) Opozicija protiv otvaranja toga puta ustvari je još starija. Već u prošlom veku „Hudson Bay Company" bila je zadužena da ispita taj put, ali je te radove sabotirala, bojeći se da bi takav put značio naseljavanje i civilizaciju severnih kanadskih oblasti i time uništenje divljači. HBC koja se bavila trgovinom krzna bojala se da će tako izgubiti svoju veliku zaradu u toj trgovini.

za osiguravanje prolaza sovjetske flote. Danska i Norveška su članice AP. Iz zadataka zatvaranja tih prolaza (naravno, uz pomoć moćne angloameričke flote) može se shvatiti veliki značaj koji AP danas pripisuje tim dvema državama.

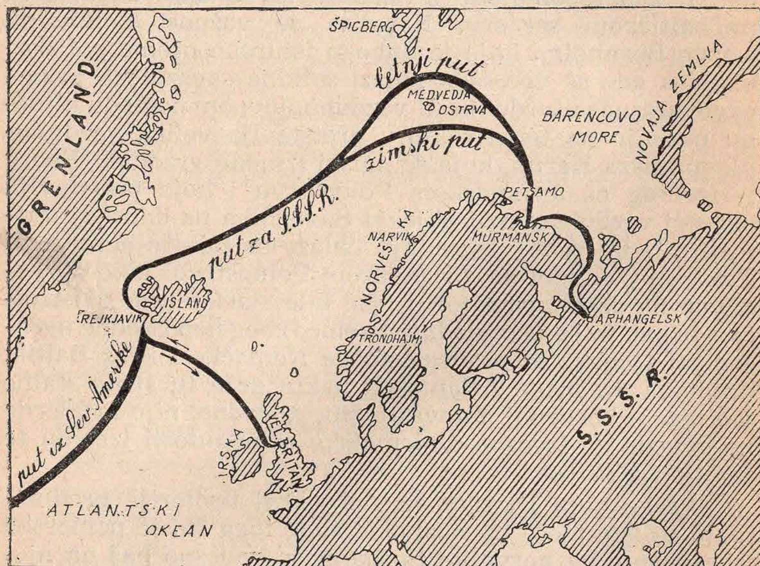
Danska teritorija, a naročito njena ostrva, zbog svog geografskog položaja igraju odlučujuću ulogu u zatvaranju tog prolaza. Zato snage Atlantskog pakta danas usiljeno izgrađuju na tim ostrvima sistem obalskih utvrđenja, kao i pomorske i vazduhoplovne baze za dejstvo na baltičkom sektoru. Naročita se važnost polaže na ostrvo Bornholm, koje je duboko istureno prema poljskoj obali, a gde se već sada nalazi solidna saveznička baza i odgovarajuća utvrđenja. U vazduhoplovnom pogledu ključnu poziciju na tome sektoru pretstavlja velika vazduhoplovna baza Karup, koja se nalazi između gradova Viborg i Herning na Jitlandskom Poluostrvu i koja pretstavlja najveći vazduhoplovni objekat Saveznika na danskoj teritoriji. U ubrzanoj izgradnji nalaze se takođe aerodromi Tirstrup i Vandel na Jitlandskom Poluostrvu. Iako do nedavno na danskoj teritoriji nisu bile stacionirane savezničke trupe, to se u poslednje vreme, zbog neposredne ugroženosti Danske sa pravca Istočne Nemačke i kroz Baltik, predviđa da snage Atlantskog pakta drže tu svoje stalne jedinice u borbenoj gotovosti, što, prirodno, nije moglo da ne dovede do izvesne diplomatske zategnutosti između te zemlje i SSSR-a.

Preko puta Danske, na norveškoj teritoriji, preduzimaju se iste mere prvenstveno zbog toga što je pomorsko iskrcavanje na norveško tle naročito podesno baš na njenoj južnoj obali.

Drugi prolaz vodi *oko Severnog Rta Norveške*. Za zatvaranje toga prolaza postoji prirodni baraž: baze oko Rta, Špicberg (koji leži svega 580 km severnije) i Medveđa Ostrva (koja leže između Rta i Špicberga na trećoj petini otstojanja između njih). Oko Rta, na čitavom norveškom severu, norveška vojska izgrađuje jake baze kako za sprečavanje prodora sovjetskih pomorskih snaga oko Rta, tako i protiv suvozemnog napada duž zajedničke norveško-sovjetske granice. Za Atlantski pakt je nezgodna strana

u tome što je čitav Svalbard (Špicberg i Medveđa Ostrva) ostao do danas demilitarizovan.

Ogroman značaj toga puta došao je do izražaja već u prošlom ratu. Kroz ovaj prolaz strujali su neprekidni transporti ratnog materijala i drugih potreba iz SAD i Velike Britanije u sovjetske luke Murmansk i Arhangelsk. Ta je pomoć, besumnje, u mnogome doprinela sovjetskom otporu nemačkom pritisku i omogućila njihov prelaz u odlučno protivnastupanje. To je i bio najkraći i najudob-



Skica br. 4

niji put, najveće propusne sposobnosti za primanje savezničke pomoći i, svakako, udobniji nego onaj preko Persije ili drugi u luke Dalekog Istoka. Nemci su na vreme i u punoj meri shvatili važnost te protivničke komunikacije i svim raspoloživim snagama nastojali da je prekinu. Kao i svaki, koji bi u svojim rukama držao severnu skandinavsku obalu, tako su i Nemci bili u tom pogledu u privilegovanoj strategiskoj situaciji. Oni su tu

mogli da koncentrišu svoje znatne vazduhoplovne snage, oko 20 podmornica i jednu flotilu torpiljarki. Uz to, oni su u Narviku držali čitavu flotnu grupu „Tirpic", sastavljenu od jednog bojnog broda i nekoliko krstarica. Britanska „Houm Flit" morala je odvojiti ogromne snage za zaštitu konvoja, koji su prolazili pravcem severno od Islanda, južno od Jan Majena i između Medveđih Ostrva i Špicberga (vidi skicu br. 4). Otežavajuća okolnost za bezbednost tih konvoja ležala je još i u tome što prolaz između severne skandinavske obale i granice večitog leda u Arktičkom Moru u većem delu godine ne prelazi širinu od 400 km. Zbog nemačke vazdušne premoći u tom prolazu teži eskortni brodovi nisu mogli pratiti konvoje do cilja, već su njihovo osiguranje morali da prepuštaju lakšim jedinicama, zaštićenim jednim nosačem aviona. Nemci su tako uspevali da neprekidno nanose teške gubitke savezničkoj transportnoj i eskortnoj floti, koje je uvećavala još i činjenica da u tim surovim arktičkim klimatskim uslovima obično nije bilo moguće ni spasti posade potonulih brodova. Najteže gubitke savezničkim transportima naneli su Nemci u julu 1942 godine, kada su u konvoju od 36 transportnih brodova potopili 23. Što Nemci u to vreme nisu sasvim prekinuli tu liniju savezničkog snabdevanja, može se pripisati samo činjenici što tada nisu imali nosača aviona ni avijacije pa da opet zagospodare nebom, koje je bilo ugroženo angažovanjem savezničkih nosača aviona i uspostavljanjem vazduhoplovne baze na Novoj Zemlji.

Novi, *treći pravac preko Arktika* smatra se danas najopasnijim. Ovde se nalazi prolaz iz Arktičkog Mora u Severni Atlantik između Norveške obale i Grenlanda, širok oko 1.460 km. Ovaj severni bok Atlantika danas je najugroženiji, i tu se nalazi osnovna slabost Severoatlantskog puta. Sa svojih baza na poluostrvu Kola i zapadnih sibirskih ostrva, a naročito sa Franc Jozefove Zemlje, sovjetska avijacija može nanositi udarce savezničkim konvojima, a njihove podmornice mogu kroz taj prolaz znatno ometati transport, trgovinu, snabdevanje i vojnu pomoć za Zapadnu Evropu, čija glavna i najbliža arterija prolazi baš po subarktičkom području po liniji istočno od Nove Fundlandije, južno od Grenlanda i

Islanda i dalje na zapadne obale Severne Evrope. Čuvanje toga puta pretstavlja prvorazredni značaj za pomorsku strategiju Atlantskog pakta. U tu svrhu se već danas preduzima niz mera za njegovu bezbednost.

Za zatvaranje toga pravca važne su tri ključne pozicije Saveznika, i to: Grenland i Norveška na bokovima i Island u centru. U tu svrhu Amerikanci, u sporazumu sa danskom vladom, užurbanim tempom izgrađuju vojne uređaje na Grenlandu. Za odbranu Atlantika sa severa naročito je podesna Norveška. Zbog blagotvornog uticaja Golfske struje ona ima na svojoj zapadnoj obali čitav sistem odličnih ratnih luka, podesnih za baziranje svih vrsta pomorskih jedinica u svako doba godine. Pomenute pomorske baze, naročito one na severnoj obali, odlične su polazne tačke za dejstvo po krajnjem severu Atlantskog Okeana. Za dejstvo na tom sektoru, pruža se takođe, savezničkoj floti i na Islandu nekoliko dobrih pomoćnih pomorskih baza.[6])

Uključenjem Arktika u strategiske kombinacije donekle je izmenjen i *položaj Tihog Okeana*, iako ne u tolikoj meri, zbog toga što osnovni morski putevi leže južnije nego na Atlantiku. Prolaz koji spaja Arktičko More sa Pacifikom — Beringova Vrata — još je uži. On iznosi svega oko 75 km. Najbliže američko ostrvo u Vratima nalazi se svega oko 5 km daleko od sovjetskog. U Beringovim Vratima nalazi se spojna tačka oba arktička morska puta — Severozapadnog i Severoistočnog. Ta Vrata sa obe strane pretstavljaju jedan od ključeva pomorske arktičke strategije, koji može biti u budućem ratu objekat žestokih sukoba. Sa bližih baza na obalama

---

[6]) Koliki značaj takođe britanska mornarica pridaje problemu zaštite Atlantika sa severa vidi se i po vesti Radio Londona od 17 novembra 1952 godine, u kojoj se javlja da je tog dana iz jedne škotske luke otplovila prema Arktiku jedna jaka flota britanskih ratnih brodova, među kojima se nalazi neki od najmodernijih brodova britanske mornarice, i to nosač aviona „Igl" i najmoderniji razarač „Dajamond". Cilj ovih manevara jeste da se posada uvežba u plovidbi pod teškim vremenskim uslovima i da se stave na probu instalacije i oprema. U toku nekoliko dana plovidbe po Grenlandskom Moru posada neće uopšte videti sunce. Brodovi će ploviti po arktičkom mraku i verovatno pod temperaturama mnogo stepeni ispod nule.

(Aljaske i Čukotskog Poluostrva) moguće su uspešne vazdušne operacije u Pacifiku — u vodama Sietla (Seattle), San Franciska, Petropavlovska i Vladivostoka. Američke pozicije u toj oblasti znatno su ojačane posedovanjem baza na Aleutskim Ostrvima, koja se kao dugačka ispružena ruka protežu u Pacifik u pravcu Kamčatke.

Ta su ostrva već u toku prošlog rata bila poprište žestokih sukoba između Amerikanaca i Japanaca. Shvatajući značaj Aleutskih Ostrva u Severnom Pacifiku, Japanci su 3 juna 1942 izvršili jak vazdušni napad na američku pomorsku bazu Dač Harbor, a 14 juna otpočeli sa iskrcavanjem na ostrva Kiska, Atu i Agatu. Imajući pune ruke posla u Južnom Pacifiku Amerikanci su tek januara 1943 otpočeli sa protivakcijama na ta ostrva, koje su se, u avgustu te godine, završile potpunim proterivanjem Japanaca. Posle toga Amerikanci su tu uspostavili nekoliko jakih vazduhoplovnih baza za dejstvo u Severnom Pacifiku, a naročito protiv Kurilskih Ostrva.

Međutim, i Sovjeti svim snagama nastoje da pariraju američku prednost na tom području. Nedavno je Radio Sverdlovsk saopštio da su uspostavljene tri nove „polarne stanice, koje će držati stražu u Beringovim Vratima”, a obilno su snabdevene profijantskim materijalom i tehničkim uređajima. Uistini, te su tri stanice samo deo čitavog lanca radarskih, meteoroloških, vazduhoplovnih i pomorskih baza Sovjeta u Istočnom Sibiru.

5

SUVOZEMNA ARKTIČKA STRATEGIJA

Već i sam Drugi svetski rat, a naročito posleratna istraživanja i vojni manevri pokazali su da su *nekadašnje pretstave o teškoćama* ili čak nemogućnostima krupnijih suvozemnih operacija u Arktiku bile znatno *preterane*.

Merenja poslednjih godina pokazala su da temperatura oko Severnog Pola nikada ne pada ispod 48 stepeni

Celzijusa ispod nule, dok temperature, naprimer u SAD, često padaju ispod te mere: u državi Uajoming do — 54°, u Manteni do — 53°, u Severnoj Dakoti do — 51°, u Minesoti — 51°, a u Južnoj Dakoti — 50°. Najniža temperatura zabeležena je u Americi kod Fort Gud Houp-a na reci Makenzi, i to — 62°, a u SSSR-u u Jakutskoj, oko — 68°. Međutim, i u ovim pokrajinama ljudi žive, provode zimu, a hladnoća im ne bi onemogućila ni da vode borbu.

S druge strane, i Arktik poznaje svoje leto. 90% arktičkih oblasti je bez snega u toku avgusta. Izuzetak čini Grenland zbog svojih visokih planina. Ali, i tu je oko 15% teritorije leti bez snega, a naročito njen severozapadni deo, koji nije tako mnogo udaljen od samog Pola, i gde se mogu naći trava, cveće, leptiri i bumbari. Na najhladnijim poznatim tačkama kontinenata u Fort Gud Houp-u leti raste krompir i povrće, a u Jakutskoj, u Sibiru, pšenica. Samo Arktičko More leti nije nikada naročito toplo zbog topljenja plivajućih ledenih masa. Ali u oblasti oko Severnog Pola leti se tope led i sneg, a usred leta, od juna do kraja avgusta, pada, ne sneg, već kiša.

Međutim, *uslovi kretanja* u tim oblastima pogodniji su zimi nego leti. Zimi tvrd pokrov olakšava kretanje, a leti ga otežava topljenje leda i snega. Zato i Eskimi u tim oblastima uvek kreću na svoja putovanja zimi, a leti ostaju po kućama. To znači da su u severnim zemljama pokreti trupa, a naročito motomehanizovanih, lakši zimi nego leti, ali pod uslovima, prirodno, da te trupe imaju odgovarajuću opremu i obuku.

Kao što se već odavno ne smatra da su tropska područja suviše vruća, tako se danas već ne smatra da su arktička suviše hladna za život i borbu.

Poraz nemačke vojske pred Moskvom, zimi 1941/42 godine, koji je usledio u uslovima veoma bliskim arktičkim, bila je dobra lekcija kako Nemcima, tako i svima drugima koji se uče iz *ratnih iskustava*. Jedan od presudnih uzroka njihovog poraza bila je nespremljenost za zimsko, tj. ustvari i za arktičko ratovanje. Kasnije su Nemci, kada su se već opametili i za to spremili, operisali, na frontu Severne Finske, u tipičnim arktičkim uslovima, sa 9 divizija na širini od 650 km, bazirajući se samo na jednu

železničku i tri drumske komunikacije. Na tom sektoru Rusi su već u ratu protiv Finaca, u 1939/40 godini, opet zimi pod arktičkim uslovima, operisali sa 47 divizija.

Posleratni vojni manevri potvrdili su mogućnost većih operacija i na još severnijim područjima koja leže iznad arktičkog luka. Po neproverenim podacima koji su prodrli u javnost, Rusi su već u jesen 1948 godine u svojim polarnim manevrima u prostoru Murmanska, Franc Jozefove Zemlje i Špicberga, sa dve divizije isprobali mogućnost i većih desantnih operacija u arktičkim zemljama. Amerikanci i Kanađani takođe izvode velike manevre na terenu Aljaske i Severne Kanade. Poznati su dosta veliki manevri američkih arktičkih jedinica na Aljasci početkom 1951 godine.

Danas su, dakle, i *u Arktiku moguće sve vrste vojnih operacija*, od manjih do najvećih. Po brojnosti, te operacije možda neće dostići one u južnijoj, umerenoj zoni, ali neće ni mnogo zaostati za njima po važnosti i odlučujućim ciljevima.

U Arktiku su, dakle, u idućem ratu moguće česte *operacije* suvozemnih jedinica *manjeg obima*, koje će otpočeti ili vazdušnim ili pomorskim desantima. One će se vršiti sa ciljem prepada na manje baze i meteorološke stanice neprijatelja u partizanskom stilu dejstva komandosa. Presudnu ulogu ovde će odigrati moment iznenađenja za koji u toj oblasti postoji više mogućnosti nego igde na svetu.

Arktičke operacije se neće ograničiti samo na čete, bataljone i pukove u čiju efikasnost dejstva danas niko više i ne sumnja. Arktička strategija obeju protivničkih snaga predviđa danas i u tim oblastima *krupnije interkontinentalne desantne operacije*. Štaviše, Amerikanci su danas već tvrdo ubeđeni da bi u eventualnom budućem ratu *Amerika* bila jedna od *prvih na udaru*, i to ne samo dejstvom bombardera, letećih projektila i atomskih bombi, nego i upotrebom većih desantnih operacija (pomorskih i vazdušnih), u prvom redu preko Aljaske. Zauzećem Aljaske Rusi bi se opasno približili centru Kanade i SAD i mogli bi izvući za sebe ogromne koristi udarima po američkim komunikacijama, industriskim

centrima i koncentracijama trupa.[7]) Severna Kanada takođe pretstavlja osetljivu tačku za invaziju, u prvom redu kroz Hadson Bej (Hudson Bay) i Labrador. Iz Čerčila i Musonija (Moosonee) u Hadson Beju vode železničke pruge u centar Kanade i SAD.

Sovjetske severne obale takođe su danas *ranljive*, iako vrlo slabo razvijena komunikaciska mreža u mnogome otežava vođenje operacija većeg stila. Nema sumnje da se i sovjetsko komandovanje danas ozbiljno bavi problemom odbrane od invazije preko Arktika. Ozbiljan problem sovjetske suvozemne strategije pretstavlja naročito odbrana Murmanske železnice, za koju se bilo već toliko bitaka u toku Građanskog rata u Rusiji i Drugog svetskog rata.

Za ratovanje u tako specifičnim uslovima kao što su arktički, mnogo je važnija i presudnija brižljivo *odabrana oprema trupa i dugotrajna i uporna obuka jedinica* nego za ratovanje u drugim, blažim uslovima.[8]) U tom ratovanju (pored vojno-psiholoških momenata) pobediće onaj ko se bude bolje spremio za njega. Večiti sneg, led i izuzetno niske temperature, slaba naseljenost te oblasti, pomanjkanje lokalnih izvora i skloništa za stanovanje, malo puteva i železnica, što otežava snabdevanje, nedostatak tačnih karata i teškoće orijentacije — sve su to uslovi za koje se treba već prethodno pripremiti. Svi ti uslovi jako smanjuju pokretljivost i manevarsku spo-

---

[7]) Realnost toga strahovanja Amerikanaca potkrepljuje nedavna istorija. Kada su Japanci u toku poslednjeg rata bili na usponu svoje snage, oni su se najozbiljnije pripremali na invaziju Kanade, i to preko Aljaske. U tom cilju već su bili zauzeli deo Aleutskih Ostrva (Kisku), i izvršili žestoki bombarderski napad na Dač Harbor. U Kanadi i SAD došlo je do uzbune. Aljaska je bila nebranjena, pošto je celokupna oružana snaga na tom poluostrvu u toku 1940/41 godine iznosila svega 200 ljudi, smeštenih u logoru blizu Haines-a. Smesta je određeno za odbranu Aljaske 70 miliona dolara. Odmah su tamo otposlate trupe i izgrađen je sa užurbanošću prvi automobilski drum iz SAD preko Zapadne Kanade u Aljasku do Ferbanksa. Zbog nepovoljnog razvitka situacije na drugim ratištima, Japancima nije uspelo da realizuju svoju ideju.

[8]) U tom pogledu postavljaju se specifični problemi kao i za opremu i obuku trupa predodređenih za ratovanje, naprimer, u pustinji ili džunglama.

sobnost trupa. Borba za golo održanje života iscrpljuje toliko ljudsku energiju, da od nje malo šta preostaje još i za vođenje borbe. Sve te uslove treba savladati i okrenuti ih u svoju korist, a na štetu protivnika. Savremena tehnika u osnovi je rešila te probleme i tako omogućila operacije i u tim surovim okolnostima.

Za ilustraciju *pripremanja* suvozemnih snaga za arktičko ratovanje možemo uzeti *Sovjetsku armiju*. Sve do svršetka Drugog svetskog rata ta Armija nije smatrala za potrebno da formira specijalne jedinice za zimsko, pa čak ni za planinsko ratovanje, smatrajući da svaki vojnik treba da bude sposoban i za dejstvo u tim specifičnim uslovima. Međutim, analiza poslednjeg rata i njih je naučila da promene svoja gledišta. Već u 1945 godini uspostavljeni su prvi nastavni centri za planinsko i zimsko ratovanje na Kavkazu i Uralu, a 1946 godine formirana je prva divizija tih specijalnih trupa. Međutim, ubrzo je napuštena ideja o univerzalnoj formaciji jedinica sposobnih da dejstvuju u svim uslovima planina i zime i prešlo se na formiranje posebnih jedinica za arktičko ratovanje, koje su nazvane MPED. Ako se možemo osloniti na podatke nemačkog časopisa „Der Špigel”, Sovjeti su već formirali sedam, a verovatno i devet, takvih divizija od kojih svaka ima po 6.500—7.000 ljudi. Upotreba tih trupa predviđa se na širokom operativnom području, u kom cilju se i nastoji da ne budu zavisne od baza snabdevanja. Cilj koji im je postavljen sastoji se u obezbeđenju severnih sovjetskih granica i osiguranju sovjetskog gospodarenja nad Arktikom. Glavne baze tih arktičkih jedinica nalaze se u Istočnom Sibiru, prema Aljasci.

Obuka tih trupa je vrlo surova. Vežbe koje traju i do 7 nedelja, odvijaju se pod temperaturama do 50 stepeni ispod nule. Tako je 1070 arktička divizija pod komandom generalmajora Aklibačeva izvršila maršmanevar od 1.200 km iz baze Kučevalskoje na ušću Oba do Mecena, severoistočno od Arhangelska, i imala na putu oko 400 gubitaka, od kojih je samo manji deo mogao biti spasen. Divizija je naime delovala bez oslona na svoju bazu, nosila svoje zalihe sobom i bila dopunski snabdevana avijacijom.

Isto tako preduzimaju se intenzivna *pripremanja* za suvozemno arktičko ratovanje i *u Američkoj armiji*. U

Big Delta blizu Ferbanksa na Aljasci osnovana je posebna arktička oficirska škola (Army Arctic Indoctrination School), koja je, zajedno sa Zavodom za arktička ispitivanja (Arctic Test Branch), zadužena ispitivanjima tehnike i taktike arktičkih operacija. U poslednje vreme, kada je uočeno da letnji uslovi naročito otežavajuće deluju na izvođenje operacija, prišlo se njihovom intenzivnom ispitivanju kako bi se otkrile mogućnosti borbenih dejstava u arktičkim oblastima i u letnje doba. U tu svrhu već u leto 1950 godine ova je škola u tipičnim arktičkim uslovima organizovala dve, a sledećeg leta tri vežbe, sa ciljem sticanja iskustava iz tog domena. Ovog leta, u 1952 godini, usledile su tri nove vežbe, sa posebnim ciljem da se ispita pokretljivost trupa po raskvašenom terenu i njihovo snabdevanje na svim nadmorskim visinama arktičkog terena. Posebna pažnja posvećivana je kretanju po ravničastom terenu, gde je pokretljivost najteža zbog blata i guste, teško prohodne vegetacije tundri. U mnogim aspektima ratovanja u tim oblastima u letnje doba ima čak izvesne sličnosti sa borbenim dejstvima u džunglama. Prilikom tih vežbi ustanovljeno je da postoji znatna razlika u primeni trupa, njihovom snabdevanju i problemima marševanja i transporta između zimskog i letnjeg perioda u Arktiku. Zbog tih promena značajna razlika postoji i između opreme trupa i upotrebljene tehnike u jednom i drugom periodu. Ta činjenica veoma komplikuje opremu vojske, koja treba da bude snabdevena sa dve vrste tehnike, zimske i letnje.

Iskustva iz tih vežbi dalje su pokazala da snabdevanje trupa pretstavlja jedan od najtežih problema. Trupa treba vešto da kombinuje sve vrste transporta, od kojih najširu primenu ima motorizovani transport po retkim putevima kombinovan sa tovarnim grlima. Za obezbeđenje snabdevanja treba maksimalno iskoristiti i postojeće rečne tokove. Međutim, glavni napori snabdevanja pašće na avijaciju, a u prvom redu na helikoptere. Brzo usavršavanje tog novog transportnog sredstva unosi posve nove elemente u angažovanje i manevrovanje suvozemnih snaga, a naročito u nekomunikativnim arktičkim oblastima. Veoma često, snabdevanje helikopterima snaga u tim

oblastima biće jedino moguće. Oni će igrati i značajnu ulogu u podmirivanju materijalnih potreba izolovanih meteoroloških i radarskih stanica.

Zbog teške prolaznosti u ravnicama moraće se pokreti trupa i borbena dejstva u znatnoj meri vršiti po brdovitom i planinskom zemljištu. O ovome govore glavna iskustva iz tih vežbi.

6

METEOROLOŠKI RAT NA ARKTIKU

Veliki značaj arktičkih oblasti i Severnog Atlantika za meteorološku službu odavno je poznat, a meteorologija je postala neophodna pomoćna nauka ratovodstvu. Zato je i razumljiva velika pažnja koju su sve Vrhovne komande posvećivale Arktiku i Severnom Atlantiku kao izvoru najvažnijih meteoroloških podataka.

U arktičkim oblastima oko Grenlanda ustvari *rađa se vreme za čitavu Evropu i Severnu Aziju.* Jedino poznavanjem svakodnevnih meteoroloških podataka sa tog područja moguće je davati dugoročne prognoze vremena za Evroaziski kontinent. A na tim prognozama zasnovane su odluke o velikim vojnim operacijama.

U toku prošlog rata, *Saveznici* su, između ostalog baš i zbog toga imali izvesnu *prednost* nad Nemcima, jer su Nemci za planiranje svojih operacija često bili lišeni tih podataka, ili su ih imali samo u oskudnom obimu. Zato je i razumljivo tvrdoglavo *insistiranje Nemaca da pošto-poto infiltriraju* u arktička područja svoje pokretne i stalne *meteorološke ekipe.* Istorija tih nemačkih nastojanja je veoma simptomatična za zainteresovanost velikih sila za Arktik i u meteorološkom pogledu, te ćemo je zato izneti nešto detaljnije.

Čim su Nemci, aprila 1940 godine, okupirali Norvešku i time dobili u svoje ruke polaznu bazu za arktičke po-

duhvate, otpočeli su odmah rat za osvajanje meteoroloških podataka. U tu svrhu oni su upotrebljavali razne metode. Oni su svojim avionima više-manje neprekidno izvršavali „meteorološka poletanja" nad Arktikom i radiotalasima javljali pojedine podatke. Sredstvima mornarice održavali su „ploveće meteostanice" u vodama od Norveške do Grenlanda. Pomoću brodova, podmornica i avijacije, iskrcavali su na polarna ostrva stalne meteorološke ekipe. Istim sredstvima instalirali su u tim oblastima automatske meteorološke stanice, koje su same putem radija redovno predavale podatke prislušnim stanicama na Evropskom kontinentu. Pritom su Nemci tom svojom aktivnošću obuhvatili široka područja od sovjetskih teritorija Nove Zemlje i Franc Jozefove Zemlje preko Svalbarda, Jan Majena do Grenlanda.

„Meteorološka poletanja" nemačke avijacije otpočela su odmah posle okupacije Norveške, sa aerodroma Voernes kod Trondhejma i sa pomoćnog aerodroma Banak blizu Severnog Rta i produžila se redovno sve do napuštanja Norveške u novembru 1944 godine.

Nemački brod „Sachsen" krstario je čitavu 1940 i 1941 godinu u vodama Jan Majena i predavao meteopodatke. Septembra i oktobra 1941 godine već su iskrcane prve stalne meteorološke ekipe na Špicberg. One su se već tu sukobile sa savezničkim patrolama i posle evakuacije ostavile automatske meteostanice.

Avgusta 1942 „Sachsen" je izbacio jednu stalnu ekipu na istočnu obalu Grenlanda i usidrivši se u njenoj blizini, predavao kroz čitavu zimu, tri puta dnevno, meteorološke podatke u Norvešku. Ova je nemačka ekspedicija u toku svog boravka uništila jednu norveško-dansku stanicu, koja je nešto južnije radila za Saveznike. U maju 1943 godine instalacije ove ekipe uništene su od strane američkog bombardera, „Sachsen" je zaplenjen, a nemačka ekipa repatrirana je avijacijom na Kontinent.

U zimu 1943/44 godine nova nemačka ekipa prebačena je iz Hamerfesta u Severnoj Norveškoj na Severni Špicberg. Snabdevena avijacijom, ta je ekipa sve do jula meseca četiri puta dnevno predavala izveštaje, kada je vraćena, ostavivši tamo opet automatsku stanicu.

Od avgusta 1943 godine, u toku punih 10 meseci, nemački brod „Cobourg" bez uspeha je nastojao da se, između leda, približi grenlandskoj obali. Međutim, on je čitavo vreme predavao podatke na kopno.

Od septembra 1943 do maja 1944 godine Nemci uspevaju da održe jednu ekipu na sovjetskom ostrvu Franc Jozefova Zemlja, dok je u isto vreme druga jedna ekipa sa uspehom radila na Ostrvu Nade u arhipelagu Svalbarda.

Avgusta 1944 godine nova ekipa upućena je morem iz Norveške prema Grenlandu, ali je brod potopljen od strane američkog obalskog broda u neposrednoj blizini obale. Čim su Nemci za to saznali upućena je brodom „Externsteine" nova ekipa u pravcu Grenlanda, namenjena prethodno za Franc Jozefovu Zemlju. Par dana posle iskrcavanja ekipe na Grenland, ovu je opkolio američki odred od 250 ljudi, te se ona predala. „Externsteine" je na svom povratku potopljen.

Od avgusta 1944 godine, pa i posle napuštanja Norveške, dve ekipe prebačene podmornicama na dva ostrva Svalbarda, radile su uspešno, snabdevane avijacijom, do dana kada su saznale za kapitulaciju Nemačke.

Upornost nemačke mornarice da poštopoto, uprkos gubitaka u brodovima i žrtvama u dragocenom stručnom personalu, uspostavi stalnu meteorološku službu u Arktiku, svedoči o *značaju koji je nemačka Vrhovna komanda pripisivala tim podacima* za njihovo vođenje rata.

Saveznici su takođe u toku ovog rata uspostavili čitav lanac meteoroloških stanica na ostrvima nad kojima su vršili svoju kontrolu, dobivajući tako podatke koji su danas oružanim snagama, a pogotovo vazduhoplovstvu i mornarici neophodni.

Važnost arktičkih područja, a naročito Grenlanda u meteorološkom pogledu ne ograničava se samo na mogućnosti dugoročnih prognoza za strategiju na evropskom ratištu. Njegova važnost potencira se *perspektivama mogućeg budućeg meteorološkog rata* na Evropsko-Azijskom kontinentu. Prema podacima K. Ružerona u njego-

voj knjizi „Budući rat" tehnika je danas pred rešenjem problema izazivanja veštačkih kiša velikih razmera, naročito posle uspelih pokušaja prskanja oblaka česticama srebrnog jodida. Očekuje se da bi tim sredstvom u skoroj budućnosti bilo moguće ispražnjavanje oblaka nad Atlantikom, između Grenlanda i Azorskih Ostrva, što bi prouzrokovalo katastrofalne posledice za klimu u Istočnoj Evropi, Sibiriji i Centralnoj Aziji. Pojas tundre pomerio bi se daleko na jug, a jug SSSR-a pretvorio bi se u ogromne neplodne stepe, a da pri tome klima Zapadne Evrope ne bi znatno nastradala. Ovo novo oružje moglo bi da prevaziđe po svojim strahotama atomska i biološka sredstva.[9])

7

KOME PRIPADA PREDNOST U SISTEMU ARKTIČKIH BAZA

Arktička strategija priključila je dosada poznatim, klasičnim poprištima ratnih sukoba novo prostrano ratište oko Severnog Pola. Pored intenzivnih priprema svih priarktičkih država u tehničko-materijalnom pogledu i obuci trupe, *osnovne pripreme* u sadašnje mirno doba *usmerene su na obimnu izgradnju vojnih baza* kako u cilju odbrane, tako i u cilju vođenja ofanzivnih operacija.

Koristeći se svojim uticajem u svetu, *SAD* su uspele na vreme da svoj sistem baza isture daleko od svojih glavnih centara i da ih osetno približe centrima svog eventualnog neprijatelja. U tom pogledu one su već sada stvorile sebi *značajno preimućstvo,* koje im može, u slučaju izbijanja sukoba, od samog početka obezbediti nadmoćan položaj u Arktiku. Sa tih baza moguća je odbrana na mnogo većoj udaljenosti od životnih centara SAD, a ofanzivne

---

[9]) Podrobnije o perspektivama meteorološkog rata vidi u knjizi: K. Ružeron: *Budući rat,* izdanje „Vojnog dela", str. 82—89.

operacije mogu otpočeti sa polaznih položaja mnogo bližih SSSR-u, nego što to može očekivati neprijatelj sa svojim sistemom baza. Da SAD nisu vodile takvu politiku isturanja svojih baza, one bi se našle, u ratu na Arktiku, u daleko nepovoljnijem položaju od SSSR-a. SSSR bi, sa svoje strane, imao svoje mnogobrojne baze na sibirskoj obali i ostrvima ispred nje, dok bi Amerikancima stajalo na raspoloženju samo jedno, relativno malo područje Aljaske sa uskim sektorom dejstva. Međutim, sada one u arktičkom prostoru imaju dve svoje glavne solidne, isturene otskočne daske — Grenland za dejstvo po zapadnom i Aljasku za dejstvo po istočnom SSSR-u, koje u obliku ogromnih vazdušnih klešta dominiraju eventualnom neprijateljskom teritorijom.

8

ALJASKA — SEVEROZAPADNI BASTION AMERIČKE ODBRANE

Aljaska sa Aleutima je *zapadni bastion američke arktičke odbrane,* a istovremeno i jedna od glavnih baza za američka dejstva u pravcu Arktika. To poluostrvo proglašeno je 1947 godine za vojno-odbranbenu zonu.

Na Aljasci su Amerikanci organizovali, pored ostalih, dve svoje glavne, do sada poznate, *vazduhoplovne baze* pored Ajelsenfilda (Eielson Field) i Ledfilda (Ladd Field): Ferbanks (Fairbanks) i Enkorejdž (Anchorage). Aerodromi u tim bazama sposobni su da prime i najteže bombardere tipa „B-29" i „B-50" (akcioni radijus 7.250 km, odnosno 9.600 km), a čak i atomske bombardere „B-36" (akcioni radijus 16.000 km). Pored toga, oni imaju četiri jake baze na Aleutima: Dač Harbor, Adak, Amčitka i Šemija. Usto, ovde je koncentrisan znatan broj reaktivnih lovaca-presretača i transportnih aviona. Računa se da na njima sada SAD raspolažu sa avijacijom u jačini od tri vazduhoplovne grupe.

Ojačani su garnizoni *pešadiskih trupa,* koje su velikim delom motorizovane specijalnim arktičkim autotransporterom na gusenicama, osposobljenim za brze vožnje po svežem snegu. Ukupno se računa da tu ima sada oko 15.000 ljudi regularne vojske za zaštitu osnovnih baza i oko dva mobilna puka za odbranu centralnog dela poluostrva. Iz urođeničkog stanovništva, eskimskog i indijanskog porekla, formirane su jedinice partizanskog tipa. Saznaje se da su Amerikanci već prošle godine organizovali 2.700 partizana u manje lokalne odrede. Oni su sada namenjeni za izviđanje, osmatranje, patrolnu službu i izveštavanje duž ogromne granice prema Sovjetskom Savezu, koja iznosi više od 8.000 km, a duž koje živi jedino to urođeničko stanovništvo. Ti odredi postali su tako granične trupe, a ujedno i prva zavesa protiv eventualne invazije. U slučaju okupacije Aljaske, oni prelaze na partizanski način ratovanja. Oni sada provode intenzivne vežbe.[10]) Oružane snage svih vidova na poluostrvu kojih sada ima oko 40.000, nalaze se u stalnom stanju borbene gotovosti.

Problemi odbrane ovde svakako nisu jednostavni, a naročito u pogledu *transporta i dotura.* Većina Aljaskinih luka zatvorena je od septembra do maja. Plovidba do Point Barova (na severnoj obali) moguća je jedva samo oko tri nedelje u godini. Od putne mreže od 16.100 km svega je oko 3.500 km podesnih za automobilski transport, i to na površini od 1,5 miliona km^2.[11]) Transport je uglavnom moguć avijacijom, traktorskom vučom i pasjim saonicama.

Amerikanci s pravom smatraju Aljasku kao direktno *najugroženiji deo svoje teritorije.* Treba se samo potsetiti činjenice, koja je u Evropi manje poznata, da je za vreme poslednjeg rata *na Aljasci* bilo stacioniranih *oko 2.000 Rusa,* koji su pripadali komisiji koja je na aerodromima Aljaske preuzimala isporuku američkih aviona Sovjetskom Savezu u okviru Programa o zajmu i najmu. Sa

---

[10]) Amerikanci su već 1941 godine, kada se Aljaska spremala za odbranu protiv eventualne invazije Japanaca, osnovali posebnu vojsku od urođenika — Eskima, Indijanaca i Aleuta, kojih ima svega oko 20.000. To je tzv. Aljaskinska teritorijalna garda (Alaskan Territorial Guard), koju su nazvali i „Tundra armija".

[11]) Površina Aljaske je dva i po puta veća od Francuske ili skoro šest puta od Jugoslavije.

aerodroma Ferbanks, Galen i Noum na Aljasci prebacili su sovjetski piloti za Evropu preko Sibira ukupno oko 7.600 aparata. Razumljivo je da Rusi tada nisu zaboravili da iskoriste odličnu priliku za kartografsko skiciranje te teritorije i pomenutih vazdušnih puteva. U svakom slučaju, oni danas bolje poznaju Aljasku, nego Amerikanci Istočni Sibir. I ne samo to, čak do 1944 godine prelazile su grupe lovaca i ribara iz sibirske teritorije na Aljasku, bez ikakvog nadzora i kontrole. Sovjetska obaveštajna služba sigurno nije propustila da i takve divlje ekskurzije upotrebi u svoje svrhe.

Da Aljaska spada danas među najugroženije američke teritorije, možemo zaključiti ne samo po konkretnim sovjetskim materijalnim pripremama u Istočnom Sibiru, već i po sadržini i tonu *sovjetske propagande*. Moskovska „Izvestija" i „Pravda" u poslednje vreme ponovo su otpočeli kampanju oko pitanja Aljaske. Oni ponovo podvlače da ruski car nije imao pravo da proda Aljasku Amerikancima za par miliona rubalja i da tu predaju „iskone ruske Aljaske" Amerikancima ne mogu da priznaju.[12])

U vezi s tim, nas ne sme čuditi što je hladni rat u ovom osetljivom delu sveta već prešao granice mirne izgradnje baza i borbe preko etera i hartije. Već u leto ove godine američke snage na Aljasci bile su nekoliko puta u stanju pripravnosti. Radarske stanice registrovale su u nekoliko mahova *preletanje* Aljaske od strane *nepoznatih pojedinačnih aviona* na velikim visinama, čije je presretanje od strane američkih lovaca dosada ostalo bezuspešno.

Američki *general Bredli*, posle posete Aljaske, u avgustu 1952 godine, ovako je okarakterisao stanje američkih odbranbenih priprema u tom delu kontinenta: „Čitav severni prilaz Sjedinjenim Državama sada je zaštićen radarskom zavesom. . . Mi imamo sada dobre protivavi-

---

[12]) Aljasku su 1741 godine otkrili Rusi predvođeni Dancem Beringom i Rusom Čirikovom, i proglasili je za zemlju ruske carice. Ovde je stvorena „Ruska kompanija Amerike" slična kasnijem „Glavsevmorputu", koja je imala monopol u iskorišćavanju privrednih bogatstava Poluostrva. Kada su opljačkani izvori dragocenog krzna, Rusi su 1867 godine prodali Amerikancima Aljasku i Aleutska Ostrva za 7,2 miliona dolara.

onske snage na Aljasci i na nju smo doveli mnogo pešadiskih trupa... Američke vazduhoplovne i suvozemne snage na isturenom položaju Aljaske sada su dovoljno jake da odgovore na slučaj jednog ruskog napada". (Po „Nju-Jork Tajmsu" od 28 avgusta 1952).

9

KANADA — OTVORENA VRATA AMERIČKOG KONTINENTA

Kanada je već u toku Drugog svetskog rata došla do saznanja da su *njena vrata na severu otvorena* i nezaštićena, i ubrzo posle završetka rata počela je da studira probleme odbrane svojih severnih granica.

Još u toku rata kanadske oružane snage preduzele su *tri manevra* u severnim oblastima. Posle rata one produžavaju sa tim vežbama. U prvoj polovini 1946 godine izvršen je veliki manevar, tzv. „Maskoks", iz baze Čerčil prema Arktiku do Edmontona, i to na rastojanju od oko 5.000 km, u kome su isprobani novi mototransporteri za sneg, zatim razna oprema i naoružanje suvozemnih jedinica, kao i dejstvo avijacije.

Arktička strategija izmenila je u posleratnom vremenu u potpunosti i *stav SAD prema Kanadi.*[13]) Za njih sada preko Kanade vodi najkraći put u Evropu i Aziju. Preko kanadske teritorije SAD su sada najdirektnije ugrožene. Nije čudo što je u tim novim uslovima došlo do mnogo tešnje i diplomatske i vojne *saradnje između te dve zemlje.* U cilju koordinacije svih odbranbenih napora stvoren je zajednički stalni Američko-kanadski odbran-

---

[13]) Izmenjen odnos SAD prema Kanadi, razume se, ne može se pripisati isključivo novoj strategiskoj situaciji priarktičkih zemalja. Besumnje, ovde je igrala važnu ulogu i činjenica da je Kanada jedan od glavnih producenata urana na svetu. S druge strane tesno povezivanje SAD i Kanade uslovljeno je i sve većim labavljenjem britanskog Komonvelta.

beni odbor. U njemu se rešavaju sva pitanja zajedničke odbrane sa pravca Arktika. Njegovim merama došlo je do ujednačavanja doktrine odbrane čitavog kontinenta, do zajedničkih organizaciskih i taktičkih principa oružanih snaga i standardizacije naoružanja. Osnovna pažnja sasređena je na pitanje protivavionske odbrane. U tom cilju uspostavljena je tzv. „Transkanadska radarska zavesa", koja štiti čitav kontinent od neprijateljskih vazdušnih prodora sa pravca severa, (ta je zavesa, uglavnom, bila izgrađena već krajem 1951 godine i koštala je Amerikance blizu 300 miliona dolara; komandno mesto joj je u Kolorado Springs-u u Roki Mauntens, a njome komanduje general-lajtnant Enis C. Uajthed), a takođe su uspostavljene baze reaktivaca — presretača i protivavionske artiljerije. U gradu Čerčil uspostavljen je zajednički poligon za ispitivanje novog arktičkog naoružanja, opreme i transportnih sredstava. Samo u 1948 i 1949 godini predviđeni godišnji izdaci za arktičke instalacije u Kanadi bili su 25 puta veći nego što su bili pre deset godina.

Problemi odbrane ovde svakako nisu laki, ako uzmemo u obzir da je Kanada po veličini treća zemlja na svetu (iza SSSR-a i Kine), a stanovništva ima jedva 12,000.000, skoncentrisanih u ogromnoj većini u uskom pojasu duž kanadsko-američke granice.[14]) Zbog toga već i danas Amerikanci pomažu Kanađanima u organizaciji njihove odbrane kako materijalnim sredstvima tako i trupama. *Težište njihove odbrane* sasređeno je zbog tih okolnosti na glavne, najosetljivije pravce sa Aljaske, preko Hadson Beja (Hudson Bay) i Labradora. U Hadson Beju uspostavljene su jake baze u Čerčilu i Musoni (Moosonee), a na Labradoru Kanađani su uspostavili veliki aerodrom u Gus Beju (Goose Bay), na najkraćem putu za Island, i još jedan u Torbeju (Torbay).

---

[14]) Taj ogromni severnokanadski populacioni vakuum svakako i sa svoje strane uslovljava izvesno privlačenje kako kanadskog tako i američkog ljudskog elementa. Ali je ta migracija stanovništva, prepuštena stihiji, još uvek dosta slaba. S druge strane sibirski populacioni vakuum u poslednjim godinama planski se puni forsiranim dobrovoljnim i prinudnim (u prvom redu ovim poslednjim) naseljavanjem.

Otkako je posle 1949 godine *Nova Fundlandija* postala kanadska provincija, i ona je uključena u sistem kanadske odbrane. Ona pretstavlja veoma važnu pomorsku i vazduhoplovnu etapu na putu iz Amerike i Kanade za Severnu Evropu. Veliki aerodrom Gender (Gander) već je 1935 godine bio izgrađen kao relejna stanica na liniji Njujork—London. Sporazumom između SAD, Velike Britanije i Kanade, Amerikanci su u 1941 godini izgradili na ostrvu veliku vojnu bazu Sen Džon (Saint-John), a kasnije još i pomorsku i vazduhoplovnu bazu u Ardžentiji (Argentia) na zapadnoj obali poluostrva Avalon, a takođe i aerodrome u Stefenvilu (Stephenville), Peperelu (Pepperel) i Harmenu (Harmon).

10

GRENLAND — ŽARIŠTE ARKTIČKE STRATEGIJE

Na Grenlandu *Amerikanci* se nalaze već jedanaest godina na osnovu *sporazuma* koji su potpisali *sa danskim pretstavnicima* 9 aprila 1941 godine.[15]) Oni su u toku rata tamo izgradili nekoliko svojih baza bojeći se prodora nemačke flote u Severni Atlantik. Posle rata taj sporazum nije bio opozvan, iako su Danci dugo vremena sa nepoverenjem posmatrali američko prisustvo na ostrvu, strahujući za svoj suverenitet nad tom teritorijom, čije naseljavanje pretstavlja jednu od najslavnijih stranica njihove istorije. Perspektive arktičkog rata izmenile su u poslednje vreme i taj stav danske vlade. Tako su marta 1951 godine ponovo otpočeti pregovori između američke i danske vlade o uključenju Grenlanda u odbranbeni sistem Atlantskog

---

[15]) Do potpisivanja tog ugovora došlo je zbog toga što su Nemci, marta 1941 godine, proglasili ratnom zonom čitav Severni Atlantik, sve do 3 milje od grenlandske obale. Zatim se nad Grenlandom pojavio jedan nemački bombarder, a ubrzo i drugi. U Norveškoj su Nemci spremali ekspediciju na to ostrvo.

pakta, a sporazum o tome potpisan je 27 aprila iste godine. Budući da je Danska i ekonomski i vojnički preslaba da preuzme sav teret odbranbenih mera na ostrvu, to je nađeno rešenje o podeli tih napora između obe zemlje. Danci su preuzeli brigu o reorganizaciji meteorološke službe, a takođe i odgovornost za lokalnu odbranu grenlandskih obala. U tu svrhu oni su dobili od SAD nekoliko ratnih brodova i ledolomaca.

SAD preuzele su brigu o uspostavljanju *vojnih baza* za snage Atlantskog pakta. Dok su Amerikanci ranije bili orijentisani na uspostavljanje većeg broja manjih baza, dotle su se sada preorijentisali na izgradnju manjeg broja većih baza, besumnje zbog povećanja mogućnosti desantnih operacija neprijatelja u tim oblastima. Tim bazama Grenland sve više dobija po svojoj strategiskoj važnosti, pošto se ostrvo nalazi mnogo bliže Polu nego severosibirska ostrva.

Ranije zabačeno arktičko ostrvo postalo je tako poprište grozničave aktivnosti vojnih stručnjaka, a ubuduće ono može postati jedan od operaciskih centara teškog vazduhoplovstva prvog reda i jedno od žarišta svetske strategije. Što se više ocrtavaju konture budućeg arktičkog rata, to i Grenland postaje sve važniji. Za SAD on već sada pretstavlja ogromnu, skoro 2.600 km dugačku barijeru, koja štiti kontinent sa severoistoka, a postaje i jedna od najvažnijih otskočnih dasaka za protivudare po eventualnom neprijatelju. Za SSSR, sa druge strane, ona pretstavlja jednu od najvećih prepreka za njihove udare po američkom kontinentu, a u slučaju posedanja te teritorije, glavnu otskočnu dasku za napade na matično područje svog protivnika.[16])

Na taj zaključak dovodi nas u prvom redu *izgradnja gigantske vazduhoplovne baze kod Tuli* (Thule), nazvane „Bludžej", (gde je do marta 1951 godine postojalo samo

---

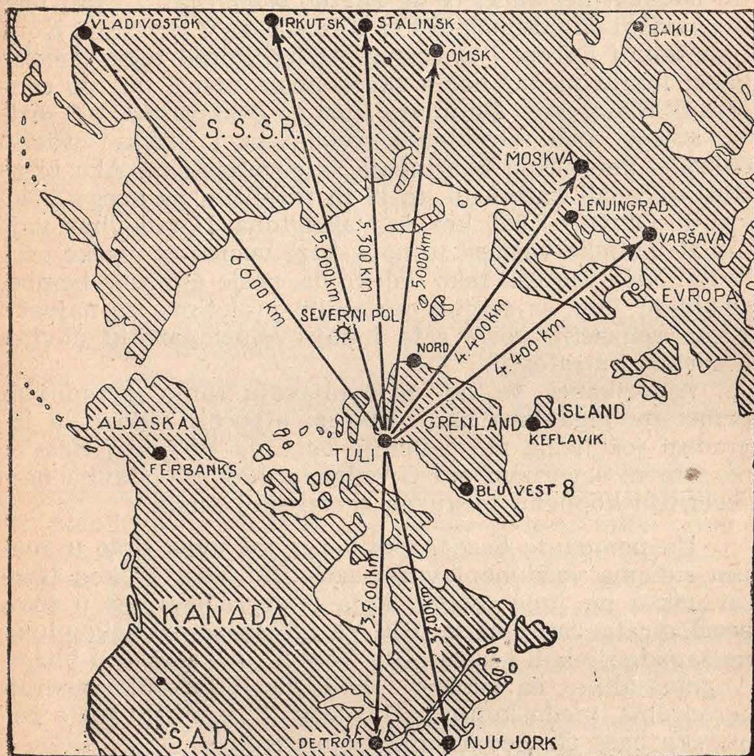
[16]) Grenland je ogromno ostrvo, čije su tri četvrtine pokrivene večitim ledom. Površina koja nije pokrivena ledom iznosi više od 300.000 km^2, a to znači sedam puta više nego što iznosi Danska, koja vlada ostrvom. Bezledna područja prostiru se i do 150 km u unutrašnjost ostrva, a na toj površini raste trava, džbunje, vrbe, breze i žive jeleni, kao i neke vrste leptira i insekata. Pristup morskim putem na istočnu obalu je težak zbog plivajućeg leda,

nekoliko koliba sa 110 Eskima i mala američko-danska polarna meteo-stanica), a koja će biti najveća i najskuplja na svetu vazduhoplovna baza jedne velesile u prekomorskim oblastima. Njena izgradnja već se danas ceni na blizu jedne milijarde dolara. Oko 7.000 američkih naučnika, inženjera i radnika sa 100 buldožera i 500 kamiona radilo je ovde čitavo ovo leto. Više od 260.000 tona materijala dosada je iskrcano za njenu izgradnju. Izgradnja baze otpočela je u 1951 godini i dovršena je rekordnim tempom u toku 1952 godine. Brzina u snabdevanju potrebnim građevinskim materijalom bila je tolika, da se jedino još može uporediti sa žurbom u snabdevanju blokiranog Berlina pomoću vazdušnog mosta. Luka je, naime, slobodna od leda svega dva meseca u godini. Ova baza leži na severozapadnoj obali ostrva na približno 76 stepeni geografske širine i, prema tome, nalazi se bliže Polu (svega 1.450 km) nego sve isturene sovjetske baze. Sa svojom površinom od oko 20.000 hektara ona će moći da prima kako najnovije reaktivne bombardere, tako i najteže bombardere za daleko bombardovanje, tipa „B-36" i „B-52". Istovremeno ona će poslužiti za baziranje lovaca za odbranu američkih arktičkih instalacija, kao i za presretanje neprijateljskih bombardera. Prema poslednjim podacima na tom aerodromu već se nalaze američki lovci i bombarderi. U jesen 1952 otvoriće se preko tog aerodroma i prva civilna putnička linija Skandinavske vazduhoplovne kompanije, koja će saobraćati između Norveške, Grenlanda i zapadnih država SAD. Dobra strana tog aerodroma jeste u tome da je, uprkos visokoj geografskoj širini, upotrebljiv kroz čitavu godinu i ima malo snežnih padavina. Temperature ispod nule susreću se samo od oktobra do aprila. Baza je takođe obezbeđena i od napada sa kopna i od napada sa mora. Radioveza obezbeđena je antenom na tornju visokom 360 m (druga najviša građevina na svetu, 60 m viša od Ajfelovog tornja u Parizu).

---

dok je pristup morem na zapadnu obalu relativno lak po nekoliko meseci u godini, usled uticaja tople Irmingerove struje, ogranka Golfske struje. Ledeni pokrivač u unutrašnjosti zemlje pretstavlja ogromnu ledenu masu, koja na nekim mestima dostiže i do 3.000 m visine. Ako bi se zbog kakve prirodne katastrofe taj ledeni pokrov otopio, voda u svim okeanima sveta povisila bi se za šest metara, što bi značilo uništenje civilizacije mnogih primorskih naroda.

Kao što se iz priložene skice vidi (skica br. 5), Amerikanci su se time približili na svega 4.400 km do Moskve, i što je još važnije, na istu udaljenost od sovjetskog indu-



Skica br. 5

striskog bazena za Uralom, gde su Sovjeti baš želeli da sklone i osiguraju znatan deo svoje ratne industrije.[17]) Ne

[17]) Na poslednjem kongresu KP Sovjetskog Saveza u Moskvi Maljenkov je izjavio da industriske baze na Volgi i Uralu, u Sibiriji i republikama Centralne Azije pretstavljaju najveća dostignuća SSSR-a u poslednjim godinama. Po njegovim rečima tamo se nalazi sada jedna trećina čitave sovjetske proizvodnje, blizu polovine celokupne proizvodnje čelika, uglja i nafte, i 40% proizvodnje električne energije.

samo teški bombarderi, nego čak i srednji tipa „B-47" (akcioni radijus oko 4.800 km, plafon dejstva 12.000 m) moći će sa te baze da dejstvuju po teritoriji SSSR-a. Na taj način Amerikanci će se znatno osamostaliti i biti manje zavisni od nesigurnih i ranljivih baza u Britaniji, Kontinentalnoj Evropi i Severnoj Africi. Pored toga, Amerikanci imaju na taj način skoro upola manji put do centara SSSR-a, nego što imaju Rusi do centara SAD. S druge strane, pak, Grenland pretstavlja i važnu poziciju odbrane američkog kontinenta sa severoistoka. Ako bi se Rusi dočepali baze Tuli, to bi ih približilo na svega 2.500 km do Otave i 3.500 km do Vašingtona. U redovima vojnih stručnjaka važnost te nove baze veoma se visoko ocenjuje. Neki idu čak tako daleko da, posle atomske bombe, smatraju Tuli, sa svojim arktičkim preletima, za najveću vojnu senzaciju posle rata i najrevolucionarniju novinu u svetskoj strategiji.

Amerikanci se ne zadovoljavaju samo izgradnjom pomenute gigantske baze. Već su otpočeli radovi na izgradnji još jedne nešto manje *baze na Pirijevoj Zemlji*, na samom severnom rtu Grenlanda, koji pretstavlja najseverniju kopnenu tačku na zemaljskoj kugli.

Uz pomenute baze Amerikanci još uvek drže u svojim rukama vazduhoplovnu bazu „Blu Vest 1" kod Narsarsuak-a na jugu ostrva, koja je izgrađena još u toku prošlog rata, zatim bazu „Blu Vest 8" ispod arktičkog luka na zapadnoj obali i bazu „Blu Vest 2" u Ikatek-u u blizini Angmagsalik-a na istočnoj obali, kao i nekoliko manjih aerodroma, među kojima „Blu Vest 7" u blizini male pomorske baze Grenedal i nalazišta kreolita.

Međutim, *baze ne pretstavljaju jedini strategiski značaj* toga ostrva. Postoje još dve činjenice koje su privlačile i privlače pažnju velikih sila na Grenland, a koje bi se jedva mogle dovoljno visoko oceniti. Prvo, *meteorološki podaci* sa Grenlanda su od svih najvažniji izvor za određivanje dugoročnih prognoza vremena za Evropu, jer se tu, na Grenlandu, „stvara vreme" za stari kontinent. Drugo, Grenland ima najvažniji na svetu *rudnik* toliko traženog *kreolita* — neophodne pomoćne sirovine za proizvodnju aluminijuma.

11

ISLAND — RELEJNA STANICA IZMEĐU ZAPADA I ISTOKA

Blagodareći Golfskoj struji, Island[18]) je manje arktička zemlja, ali je geografska širina na kojoj se nalazi čini bitnim sastavnim delom priarktičkih oblasti, i time *neophodnim delom savezničke arktičke odbrane,* a takođe i važnom strategiskom tačkom Severnog Atlantika. Posle Grenlanda, Island je sledeća važna relejna stanica na putu iz SAD u SSSR.

Do pred Drugi svetski rat Island nisu zahvatila rivalstva velike diplomacije niti ratni potresi. Zato Island nikad nije imao ni svoje vojske, ni svoje ratne mornarice, ni svog ratnog vazduhoplovstva, a ni danas ne pokazuje nameru da ih osnuje.

Međutim, pojava Nemaca na norveškim obalama revolucionisala je položaj u Severnom Atlantiku i *strategiski položaj Islanda.* Island je postao prvorazredna potencijalna baza za pomorske i vazdušne operacije u Okeanu. Ostrvo je postalo relejna stanica na pola puta između SAD i Engleske. Posle ulaska SSSR-a u rat, Island se pretvorio u čvornu poziciju na dugom i opasnom putu za Murmansk. On je iznenada postao prirodna bočna zaštita ugroženog britanskog ostrva.

Pošto se moglo očekivati da će Nemci posle okupacije Danske i Norveške nastojati da uspostave kontrolu i nad Islandom, *Britanci* su u maju 1940 godine iskrcali na *ostrvo* oko 70.000 svojih vojnika (stanovništvo Islanda iznosi 120.000, što znači da na dva stanovnika dolazi po jedan britanski vojnik). U julu 1941 godine posle dogovora između Ruzvelta i pretsednika islandske vlade, tim snagama priključili su se još i *kontingenti američke voj-*

---

[18]) Island je od 1280 godine bio danski posed, a decembra 1918 izborio je izvesnu samostalnost, ali je zadržao uniju sa Danskom, sa kojom je bio vezan istom kraljevskom krunom, pretstavljajući ostrvo u inostranstvu. U 1944 godini Island je raskinuo uniju sa Danskom i plebiscitom uspostavio nezavisnu republiku.

ske. Posle toga britanske snage su smanjivane na ostrvu, dok nisu u 1942 godini sasvim napustile ostrvo, a njegovu zaštitu predale Amerikancima. U toku rata ovde je izgrađeno nekoliko vazduhoplovnih i pomorskih baza. Posle završetka rata američke trupe evakuisane su sa ostrva.

U novonastaloj svetskoj zategnutosti, Island se posle izvesnog kolebanja, ipak, *uključio,* marta 1949 godine, *u odbranbeni sistem Atlantskog pakta,* a posle ponovnih pregovora i sporazuma sa SAD od 7 maja 1951 godine stavio se pod vojnu zaštitu SAD. Amerikanci, doduše, na tom ostrvu nemaju svojih trupa, ali su zadržali pravo na korišćenje važnog *aerodroma* Keflavik, koji su izgradili još za vreme prošlog rata, kao i da na njemu drže svoj garnizon. Ova baza još više približava otskočnu dasku savezničkog vazduhoplovstva za dejstvo po lenjingradskom i moskovskom basenu. Uz pomenutu bazu Amerikanci uređuju na ostrvu i aerodrom Entrajavik. Pored toga, tamo je uspostavljen sistem meteoroloških i radarskih uređaja.

12

NORVEŠKA — PRIRODNA BARIJERA NA VAZDUHOPLOVNOM PUTU SAD—SSSR

Norveška je za Atlantski pakt važna ne samo kao severni bastion čitavog zapadno-evropskog odbranbenog sistema, već i kao bitni sastavni deo savezničke odbrane Arktika i Severnog Atlantika (vidi skicu br. 6).

Kao što je već rečeno, ona *igra presudnu ulogu u zatvaranju dva pravca* mogućeg sovjetskog prodora *u Severni Atlantik* — oko Severnog Rta i kroz Skagerak. Bezledne norveške luke pretstavljaju važna uporišta savezničke flote u Atlantiku.[19])

---

[19]) Norveška obala je, ne računajući fjordove i ostrva, dugačka preko 3.400 km, a računajući zalive, fjordove i sva ostrva dostiže fantastičnu cifru od 20.000 km, što, kao upoređenje, iznosi

Najznačajnije luke za dejstvo po Atlantiku pretstavljaju: nedavno modernizovana pomorska baza Ramsund, zatim Hamerfest, Tromze i Narvik na severu, Trondhejm u centru i Bergen, Stavanger i Kristiansand na jugu obale.

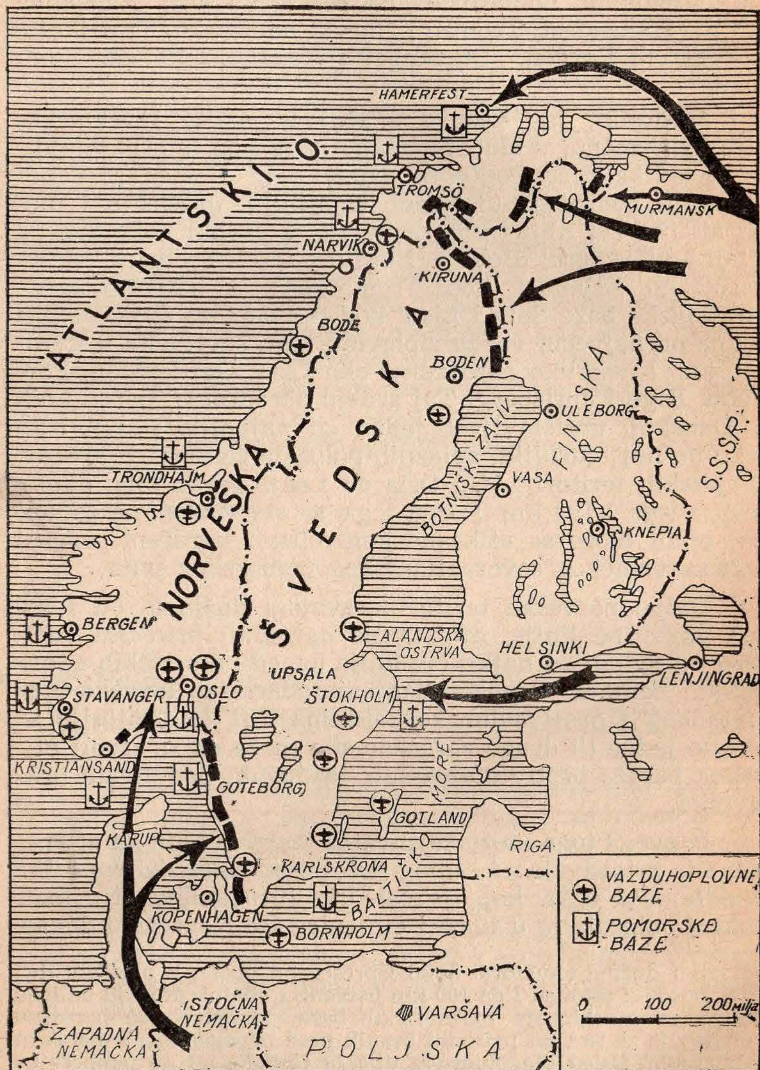
Međutim, još važniji značaj u opštoj savezničkoj strategiji mogu, u slučaju izbijanja ratnog konflikta, odigrati *velike vazduhoplovne baze,* koje Norvežani u poslednjim godinama užurbano izgrađuju, proširuju i modernizuju. Od njih treba pomenuti u prvom redu dve na krajnjem severu: Bode i Bardufos kod Tromzea, zatim aerodrom Erlandet kod Trondhejma, i naročito važne strategiske baze Sola i Lista kod Stavangera (Sola će biti jedna od najvećih vazduhoplovnih baza saveznika u Evropi), kao i nekoliko aerodroma oko Osla: Gardemoen, Fornebu, Rige i Jarlsberg. Taj sistem aerodroma, pored onih u Danskoj, pretstavljaće jedan od najboljih i najbližih, iako ne najsigurnijih, polaznih položaja za bombardovanje sovjetskih teritorija. Od Osla do Lenjingrada ima, naprimer, svega 1.100 km. Pored toga, sa aerodroma na zapadnoj obali može se efikasno kontrolisati ugroženi severni bok savezničkog severoatlantskog pomorskog puta.

Dalje, norveška teritorija, svojom dužinom od 1.760 km vazdušne linije, pretstavlja *ogromnu prirodnu barijeru* na jednoj od najkraćih linija između američkih i sovjetskih centara. Uspostavljanjem radarskog, lovačko-presretačkog i protivavionskog sistema duž te teritorije sa strane jedne ili druge zaraćene sile može da se stvori efikasna baraža protiv ofanzivnih vazdušnih poduhvata protivnika.

Iz svega toga može se shvatiti *važnost* koju su atlantske sile pripisivale od samog početka *uključenju Norveške u Atlantski pakt,* koje je usledilo 1949 godine. Ne mali značaj odigrala je u tome i činjenica što Norvežani danas,

---

polovinu dužine ekvatora. Jako ispresecana obala, a naročito duboki fjordovi (koji su i do 100 km usečeni u obalu), pružaju odlične uslove za maskiranje mornaričkih baza. Mnoštvo raznih ostrva pretstavlja za te baze prirodni branik pred nepogodama i morskim talasanjem. Usled blagotvornog uticaja Golfske struje temperatura je na toj obali mnogo viša, nego na ma kojoj drugoj obali na istoj geografskoj širini.



ATLANTSKI O.
HAMERFEST
TROMSÖ
MURMANSK
NARVIK
KIRUNA
BODE
BODEN
ŠVEDSKA
ULEBORG
FINSKA
S.S.S.R.
TRONDHAJM
NORVEŠKA
BOTNIŠKI ZALIV
VASA
KNEPIA
BERGEN
ALANDSKA OSTRVA
HELSINKI
UPSALA
LENJINGRAD
STAVANGER
OSLO
ŠTOKHOLM
KRISTIANSAND
MORE
GOTEBORG
GOTLAND
KARUP
RIGA
KARLSKRONA
BALTIČKO
VAZDUHOPLOVNE BAZE
KOPENHAGEN
POMORSKE BAZE
BORNHOLM
ISTOČNA NEMAČKA
VARŠAVA
0
100
200 milja
ZAPADNA NEMAČKA
POLJSKA

Skica br. 6

sa svojih blizu 7 miliona tona, imaju *treću po veličini trgovačku flotu* (iza SAD i Velike Britanije), koja bi u budućem ratu odigrala prvorazrednu ulogu u snabdevanju savezničkih ratišta.[20])

Prema sporazumu sa norveškom vladom ni Amerikanci (pa ni druge članice Atlantskog pakta) nemaju svoje baze u toj zemlji. Ali, njih organizuju i pripremaju sami Norvežani, koji će ih otvoriti za savezničke trupe čim dođe do rata ili nastane opasnost neposrednog izbijanja ratnih dejstava.

Sa druge strane, okupacija te teritorije od sovjetskih snaga pretstavljala bi značajno pomeranje odnosa snaga u sovjetsku korist. Sovjeti bi dobili u ruke barijeru na interkontinentalnom vazduhoplovnom putu. Osigurali bi za sebe oba pomorska prilaza u Severni Atlantik. Dobili bi u ruke opasan polazni položaj za napade na britansko ostrvo, a i mnoge druge prednosti.

Norveška, kao i druge skandinavske zemlje, u poređenju sa ostalom Zapadnom Evropom, danas je relativno *dobro pripremljena za odbranu.* Norveška već danas ima nekoliko dobrih regularnih suvozemnih jedinica, obučenih u prvom redu za planinsko, arktičko i zimsko ratovanje. Prema poslednjim podacima, Norveška ima već sada 3 regularne brigade punog sastava, a na kraju svog perioda naoružavanja treba da raspolaže sa još 9 brigada, sposobnih za mobilizaciju. Pored tih jedinica, namenjenih za frontalne borbe sa krupnim napadačevim snagama sa pravca granice, obale ili vazduha, ona ima i mnogobrojne jedinice Lokalne odbrane i partizana, namenjenih

---

[20]) U slučaju napada na Norvešku, njena trgovačka flota bila bi plen, koji se izmiče iz ruku. Ona, naime, normalno samo sa 20% učestvuje u trgovini u domaćim vodama, dok 80% te flote radi u vodama u inostranstvu. Kada su, naprimer, Nemci 1940 godine okupirali Norvešku, tih 80% njene flote prešlo je na stranu Saveznika. Koliki je značaj ta flota imala za Saveznike vidi se iz izjave jednog engleskog generala, koji je ocenio da je ona u savezničkoj strategiji odigrala ulogu koja bi se mogla, uporediti sa zaslugama jednog miliona naoružanih vojnika. Naročiti značaj u toj floti imaju njeni brodovi-cisterne za benzin, koji pretstavljaju 40% njene tonaže (u planu je čak 50%), i koji ujedno pretstavljaju najjači park brodova-cisterni na svetu. Pored toga, ta flota je poznata po najmodernijim tipovima, a naročito onih za specijalne transporte, naprimer, ribe, povrća, mesa itd.

za dejstvo protiv vazdušnih desanata i partizanska dejstva u pozadini neprijatelja, ukoliko bi došlo do okupacije dela njene teritorije. Ona, takođe, užurbano izgrađuje svoju vlastitu taktičku avijaciju, koja međutim, ni posle izvršenja sadašnjeg plana izgradnje oružanih snaga neće dostići ni polovinu minimalno potrebnih vlastitih snaga. Norveška takođe izgrađuje i svoju pomorsku flotu brzih, malih, ofanzivnih brodova.[21])

Intenzivne pripreme Norveške za rat, i zainteresiranost snaga Atlantskog pakta za to savezničko područje, još su razumljiviji kada uzmemo u obzir da Norveška, u dužini od 196 km, ima *zajedničku suvozemnu granicu sa SSSR-om* (ta je granica novog porekla i nastala je posle Drugog svetskog rata mirovnim ugovorom između SSSR-a i Finske, kada je ova poslednja bila prinuđena da Rusima ustupi svoju severnu oblast oko Petsama). Već se danas sa obe strane granice preduzimaju intenzivne vojne pripreme — norveške za odbranu, sovjetske za napad. Usled ugroženosti toga područja norveška Vrhovna komanda već je sada uspostavila posebnu komandu za odbranu svoga severa, koja pod rukovodstvom generala Dahla, objedinjuje upravljanje svim vidovima oružane snage, suvozemne, pomorske i vazduhoplovne na tom području.[22]) Položaj te granice od posebnog je interesa za snage Atlantskog pakta. To je jedina neposredna suvozemna granica (osim sovjetsko-turske), preko koje bi mogao eventualni neprijatelj direktno, suvozemnim putem da provali na teritoriju Saveznika.

---

[21]) Na formiranje norveških oružanih snaga presudan uticaj ispoljava i činjenica što na ogromnoj norveškoj teritoriji (koja bez Svalbarda obuhvata 324.250 km^2) živi svega 3,2 miliona Norvežana. Sa relativno malo snaga, koje može da da toliki broj stanovništva, treba braniti oko 2.570 km suvozemnih granica, 20.000 km obale i svu unutrašnjost teritorije pred vazdušnim desantima i petom kolonom.

[22]) Da su u ovom surovom arktičkom predelu moguće i operacije većeg stila, najbolje nam dokazuje nedavna prošlost. Još 1941 godine Nemci su u arktičkom predelu Norveške i Finske koncentrisali jake snage jedne planinske armije, sastava tri divizije, pod komandom generala Ditla, u čijem sastavu je bila i Koruška divizija. Mnogobrojni Koruški Slovenci, mobilisani u nemačku vojsku, ovde su ostavili svoje živote. Od jeseni 1944 godine, pa do kraja rata, ovde su se razvijale krupne operacije između sovjetsko-norveško-finskih snaga i nemačkog okupatora.

Ali, Norveška nije ugrožena samo preko norveško-sovjetske granice. Ona je *takođe ugrožena preko norveško-finske granice,* duge 724 km, preko koje vodi nekoliko dobrih komunikacija u njene severne luke, Hamerfest i Tromze. Najzad, u slučaju invazije Švedske, norveška teritorija bila bi pod udarom preko 1.650 km duge *norveško-švedske granice,* i to u prvom redu pravcem Boden, Kiruna, Narvik (put švedskog železa, gde bi se dugačka norveška teritorija najlakše raspolovila na dva dela, pošto ovde dubina njene teritorije dostiže tek samo šest kilometara), dalje pravcem Estersund, Trondhejm i glavnom komunikacijom Štokholm, Oslo u srce Norveške.

Kolika je spremnost atlantskih sila da brane to područje vidi se iz *velikog manevra,* koji su u septembru 1952 godine održale pomorske, vazduhoplovne i suvozemne sile *devet atlantskih zemalja* (SAD, Velika Britanija, Kanada, Norveška, Danska, Belgija, Holandija, Francuska i Nova Zelandija) u području Norveške i Danske, a koji pretstavlja dosada najveći kombinovani manevar posle okončanja poslednjeg rata. Snage koje su sudelovale u manevru sastojale su se iz 160 velikih ratnih brodova, među kojima i nosači aviona, oko 800 aviona i 80.000 vojnika. Cilj tih manevara bio je da se ispitaju mogućnosti kombinovane odbrane Norveške i Danske pred napadom na te zemlje i pravovremenost upućivanja strategiskih rezervi iz Severne Škotske na to bojište.

Norvežani, iako zbog svoga izloženog položaja danas ne dozvoljavaju stranim silama da stacioniraju svoje trupe na njihovoj teritoriji, ipak, sa simpatijama prate pripreme snaga Atlantskog pakta na tom području. Stav Norveške po tom pitanju najvernije je izrazio njihov kralj Hakon, kada je izjavio generalu Ajzenhaueru, tada komandantu snaga Atlantskog pakta u Evropi: „Mi ne želimo da vaše trupe budu u našoj zemlji, ali ne želimo ni da budu suviše daleko od nas”.

13

SVALBARD — NIČIJA ZEMLJA

Ostrva Svalbard (koja obuhvataju Špicberg, Belo Ostrvo, Zemlju Kralja Karla, Ostrvo Nade i Medveđa Ostrva), zbog svog graničnog položaja između arktičkih interesnih sfera SSSR-a i zemalja Atlantskog pakta, postala su već danas *predmet međunarodnih sporova.* Ta su ostrva Pariskim ugovorom iz 1920 godine priznata kao norveški posed, s tim da ne smeju biti upotrebljena u vojne svrhe bez saglasnosti svih potpisnica sporazuma, kojima se 1924 godine priključio i SSSR. Međutim, Sovjetski Savez već od 1944 godine ne priznaje više taj sporazum i razvio je u poslednje vreme, a naročito posle jeseni 1951 godine, intenzivnu diplomatsku kampanju nastojeći da u svoju korist izmeni status-kvo na ostrvima. Njegovi predlozi Norveškoj o „zajedničkoj odbrani" ostrva bili su propraćeni otvorenim pretnjama. Norveška je dostojanstveno i odlučno odbila te sovjetske pretnje, dala garanciju da na ostrvima neće biti preduzete vojne mere, ali je proglasila ostrva kao odbranbenu zonu Atlantskog pakta. Međutim, time zategnutost na ovom delu sveta nije otstranjena.

Na Špicbergu ima *naslaga uglja.* U norveškim ugljenokopima ima danas 1.149 Norvežana koji godišnje proizvode 456.000 tona uglja, a Rusa ima tamo 2.438, koji u tri svoja ugljenokopa[23]) proizvode godišnje svega 125.000 tona uglja. Razlika u produkciji pada u oči i ne može se rastumačiti ni modernijim norveškim uređajima. I pored toga, pada u oči da sovjetski brodovi dolaze u svoje luke na Špicberg uvek jako natovareni, a vraćaju se natrag sa malim tovarom. Jasno je da Rusi ovde ne kopaju samo ugalj, pogotovo kada su njihovi „rudari" mahom svi mladi ljudi u godinama kada se u Sovjetskom Savezu obavlja rok službe u vojsci. Veruje se da ti „rudari" imaju u

[23]) SSSR ima staru koncesiju za kopanje uglja na Špicbergu, i to: Barentsberg, Grumantby i Sassendalen, koje ranije nije uopšte koristio.

oknima sakriveno oružje i municiju. Pomoću njih i pomoću „civilnog" aerodroma, koji su izgradili u blizini rudnika — što ih čini nadmoćnijim nad Norvežanima — Rusi bi mogli iznenadnim prepadom, u slučaju povećanja zategnutosti u ovom delu sveta, postati gospodari ostrva.

Velike sile Atlantskog pakta svesne su te opasnosti, ali računaju da bi u takvom slučaju zbog inferiornosti sovjetske mornarice mogle brzo pomoću pomorskog i vazdušnog desanta ponovo zagospodariti tim važnim ostrvima. Na to ih prinuđava *vanredan strategiski položaj ostrva,* koja u vazduhoplovnom pogledu dominiraju čitavim sovjetskim severozapadom i koja u vezi sa flotom mogu efikasno da zatvore izlaze ruske mornarice u Severni Atlantik, a takođe i da ugroze početne baze za Ruse toliko važnog Severoistočnog arktičkog morskog puta. Na ostrvima postoje odlična prirodna skloništa za brodove i podmornice. Pored toga, postoji ozbiljna sumnja da Rusi na njih dovoze teretnim brodovima i građevni materijal za izgradnju i težih fortifikaciskih objekata, luka i bunkera za podmornice. Ostrva su, takođe, važna, najisturenija etapa na vazdušnom putu iz Aljaske i Kanade u Evropsku Rusiju.

Zbog svega toga i jedna i druga protivnička strana veoma žale što već nemaju u potpunom posedu ova sada sasvim slabo branjena ostrva da bi već danas mogli pripremiti baze koje bi imale odlučujući uticaj na rat u Arktiku. Zato one nikako nisu spremne da mirnim putem jedna drugoj ustupe to područje. Čim bi izbio rat, ta ostrva bi odmah bila poprište žestokih sukoba.

14

ŠVEDSKA — NEUTRALNI KLIN IZMEĐU DVA BLOKA

Iako Švedska ne leži na obalama Arktičkog Mora i nema pretenzija na tom prostoru, ona ipak, *zauzima ne malo važno mesto u računicama velikih sila* koje se odnose na arktički prostor. Njene značajne vazduhoplovne baze mogu, u slučaju da se ona nekad dobrovoljno uključi u jedan od blokova ili bude na silu okupirana, odigrati važnu ulogu u arktičkom ratu. Pored toga, priličan deo švedske teritorije leži u subarktičkoj zoni, tako da bi se i eventualne suvozemne operacije na njenoj teritoriji takođe odigrale na prostoriji koja je tipična za tu vrstu rata.

U današnjoj podeli sveta na dva tabora, za koje se, čvršće ili slabije, već povezala velika većina zemalja, Švedska je jedna od retkih država koja *vodi politiku neutralnosti.* Za to, izgleda, ima više razloga. Ona smatra da svojim neučestvovanjem u Atlantskom paktu otklanja zategnutost između sebe i SSSR-a, od koga je deli samo Baltičko More i nenaoružana Finska. Ona računa da bi mogla, u slučaju rata između Istoka i Zapada, bar neko vreme, pa makar i nekoliko meseci, ostati neutralna, a od toga očekuje velike koristi, naročito u pogledu pripreme svoje odbranbene sposobnosti. Na kraju, a to je možda najvažnije, ona sa sigurnošću računa, a to joj je dao do znanja i SSSR, da bi njeno pristupanje Atlantskom paktu značilo odmah potpunu okupaciju Finske od strane SSSR-a. A Švedska je dubokim vezama spojena sa Finskom. Skoro polovina Finaca govori švedski, a švedski je jezik, pored finskog, ravnopravni državni službeni jezik. Mnogobrojni Šveđani imaju svoju rodbinu u Finskoj i utiču na javno mišljenje u korist bezbednosti te zemlje. Švedska je više od 650 godina bila ujedinjena sa Finskom, ali finski narod ne oseća da je te vekove proveo u ropstvu, već u ravnopravnom zajedničkom životu sa Šveđanima. Izgleda da je danas Finska adut u rukama SSSR-a, po-

moću koga on ne dozvoljava Švedskoj da se uključi u Atlantski pakt, a švedska neutralnost je opet adut u rukama Atlantskog pakta koji sprečava da Finska bude okupirana od Rusa.

Protiv tog neutralnog stava Švedske zasada se ne čuju prigovori ni od strane njenih nordiskih suseda, ni od strane snaga Atlantskog pakta. Ali, *stav Sovjetskog Saveza* nije takav, prema švedskoj neutralnosti. On se sve više okomljuje na švedsku neutralnost, iako švedska vlada ulaže sve moguće napore, samo da ne bi dala povoda za zategnutost između sebe i SSSR-a.

U početku je SSSR nastojao da naruši postojeću stabilnost na nordiskom području diplomatskom akcijom. Dok je 1948 i 1949 godine, za vreme pregovora između nordiskih zemalja o sklapanju jednog Skandinavskog odbranbenog pakta, bio odlučan protivnik takvog saveza, i smatrao ga čak ugrožavanjem svoje bezbednosti, dotle je sada postao vatreni pristalica takvog pakta. Poznato je da je SSSR, preko finskog premijera Kekonena dao ponovnu inicijativu za stvaranje takvog pakta. „Aftentidende" iz Štokholma pisao je tom prilikom (6. 1. 1952 godine): „Prema informacijama dobivenim u Štokholmu i Helsinkiju, Sovjeti su došli do zaključka da odbranbeni pakt zaključen između Švedske, Norveške i Danske ne bi više pretstavljao ugrožavanje Moskve, i da se oni ne bi više protivili uključenju Finske u taj pakt". Namera SSSR-a je bila jasna: žrtvovati deo svojih pozicija u Finskoj, da bi se Norveška i Danska iščupale iz Atlantskog pakta i da bi se time oslabila strategiska pozadina i oslonac Švedske.

Kada je ovaj vešto zamišljeni diplomatski manevar doživeo svoj potpuni neuspeh, SSSR se latio drugih, brutalnijih sredstava. Kao sa ostalim skandinavskim zemljama, tako je i sa Švedskom počeo veštački da zateže odnose. Ređali su se konflikti, note, šikane, špijunske afere, zadržavali se švedski ribarski brodovi, vršili sovjetski manevri u Baltiku, nezakonito se proširivale teritorijalne vode (od uobičajenih 3 na 12 nautičkih milja), kako bi u poslednje vreme došlo i do obaranja švedskih aviona.

Švedska ne popušta tome pritisku. U njoj se često čuje: „Neutralnost po svaku cenu — ali, ne po cenu slo-

bode!" Njena neutralnost je zato *oružana neutralnost*, neutralnost na stalnom oprezu. Zato je ta neutralnost silom spoljnih okolnosti više formalna nego stvarna. U slučaju direktnog ugrožavanja ili čak i napada sa Istoka, mesto Švedske bilo bi određeno. Ona je svojim simpatijama *vezana za Zapad*. Ministar spoljnih poslova Švedske, Unden, izjavio je već 23 marta 1950 godine: „Jasno je, po mom mišljenju, da će se švedska vlada u budućem ratu odupreti ako Rusija zatraži slobodan prolaz preko Švedske za Norvešku, a isto tako je jasno da švedsku neutralnost treba braniti svim snagama." Među švedskim političkim partijama ima mnogo razmirica. Ali, srećom, one po retko kome pitanju postižu toliku saglasnost, koliku postižu po pitanjima odbranbenih napora zemlje.

Šveđani se ne bave iluzijom da u *agresivnim planovima Moskve* nema crvenih strela koje šišaju preko švedske teritorije. Nikakav napad širih razmera na Norvešku, člana i severnog bastiona Atlantskog pakta u Evropi, nije moguć bez prethodnog zauzimanja švedske teritorije. Samo posedanje Južne Švedske može da obezbedi slobodan prodor ruskih snaga u Severno More. Jedino držanje Severne Švedske u svojim rukama, a naročito pruge Boden—Narvik, može Sovjetima osigurati solidnu pozadinu za njihovu konsolidaciju na zapadnim obalama Norveške i slobodu akcije u Severnom Atlantiku. Čak se i norveški sever može efikasno napasti jedino na širokom frontu, koji bi obuhvatio liniju Boden—Narvik. S druge strane, jaka Švedska pretstavlja stalnu potencijalnu opasnost za slobodan sovjetski manevar u Baltičkom Moru (vidi skicu br. 6).

Zbog sovjetskih priprema Švedska vodi računa o tome da *može biti napadnuta sa više pravaca*. Ona može da očekuje napad vazdušnih desanata na mnoge ključne strategiske položaje u unutrašnjosti svoje teritorije, dalje, suvozemnim putem preko subarktičkih oblasti duž finske granice, a pomorskim desantom preko Baltičkog Mora iz baltičkih zemalja i sa poljske i istočno-nemačke obale, ili, posle okupacije Danske, a naročito njenog ostrvskog područja, i na svoju južnu obalu.

Iako Švedska u 1939—1945 godini nije ušla u rat, ona je ipak, neprestano ugrožena, znatnim delom —i ako ne u celosti — mobilisala svoje oružane snage. Posle 1945 godine ona je bila jedna od retkih zemalja u Zapadnoj Evropi koja nije demobilisala svoje oružane snage.

Šveđani, tradicijama vezani za svoju slobodu, imaju danas odlučnu volju da se odupru svakom pritisku i agresiji. Ma koliko izgledalo paradoksalno, ali ova je zemlja danas, iako nije članica Atlantskog pakta, *za odbranu najspremnija zemlja u zapadnoj kontinentalnoj Evropi,* uključujući tu i Francusku i Italiju.

Njena *suvozemna vojska* u velikoj meri je specijalizovana za rat u šumama i na velikoj hladnoći, sa posebnim akcentom na dejstva po besputnom zemljištu. Kod formiranja regularnih jedinica naročito se vodilo računa o njihovoj pokretljivosti i manevarskoj sposobnosti. Kao i u Norveškoj, i ovde postoje jedinice Lokalne odbrane i partizanski odredi. U slučaju opšte mobilizacije Šveđani, prema poslednjim podacima objavljenim u štampi, mogu mobilisati blizu milion ljudi, od kojih 700.000 otpada na regularne jedinice i Lokalnu odbranu, a 300.000 na partizanske odrede.

Osobito velike uspehe postigli su Šveđani u organizaciji svog vazduhoplovstva. Prema švedskoj koncepciji avijacija treba da bude ona koja će pre svih ostalih vidova oružanih snaga stupiti u dejstvo protiv iznenadne agresije. Zbog toga je i mirnodopska organizacija vazduhoplovstva skoro identična sa ratnom. Šveđani računaju sa momentanom intervencijom svih vazduhoplovnih snaga, čak i u slučaju iznenadnog, munjevitog udara agresora na njihovu zemlju. Prema svim podacima Švedska je danas, sa svojih 1.000 aviona prve linije, *četvrta vazduhoplovna snaga na svetu,* posle SAD, SSSR i Velike Britanije. U kontinentalnoj Zapadnoj Evropi ona stoji na prvom mestu.

Čitava Švedska, ugrožena, pretvara se solidnim, sistematskim i dobro promišljenim postupcima u jak vojni logor, koji treba da odoli jednoj eventualnoj, najsvirepijoj najezdi, nepoznatoj dosada u njenoj istoriji.

15

RAZORUŽANA FINSKA — ADUT U IGRI DIPLOMACIJE

Finska takođe pretstavlja teritoriju na kojoj su se operacije kroz ratove razvijale u arktičkim uslovima.

Položaj Finske postao je vrlo težak posle mirovnog ugovora nametnutog joj od strane SSSR-a. Njena teritorija i privreda je osakaćena.[24]) Nalazi se pod stalnim diplomatskim pritiskom SSSR-a. Ona je skoro potpuno razoružana.

U svojoj većini *finski narod je protivsovjetski raspoložen.* U Finskoj postoji stara, tradicionalna mržnja prema Rusima. Ovaj mali narod vodio je u svojoj istoriji 38 ratova protiv Rusije, i to u skoro redovnim razmacima svakih dvadeset godina. Finci su uvek punili Sibir. Prirodno je da takva istorija nije mogla a da ne ostavi izvestan pečat na mentalitet toga naroda.

Zato se može sa sigurnošću računati *da bi Finci pružili otpor okupaciji zemlje* od strane SSSR-a. Finci imaju danas malu vojsku. Prema mirovnom ugovoru od 10 februara 1947 godine *Finska vojska,* mornarica, avijacija i fortifikacija moraju da budu svedeni u granice koje su

---

[24]) U Drugom svetskom ratu Finska je imala 85.000 mrtvih i 50.000 invalida. Jedan od devet građana je izbeglica, jedan od šesnaest muškaraca je invalid, jedna od sedamnaest udatih žena je udovica, a jedno od dvadeset i četiri deteta je siroče. Rusi su oduzeli 13% finske teritorije. 450.000 stanovnika tih područja izbeglo je u unutrašnjost Finske. Finska je tim pretrpela gubitak od 10—12% svoje poljoprivredne, šumarske industriske proizvodnje. 62% njene trgovačke mornarice propalo je za vreme rata bez otštete, a daljih 7% Rusi su joj oduzeli na račun reparacija. Izgubila je trećinu svog ribolova i četvrtinu svoje električne energije u oduzetim područjima. Rusi su joj nametnuli reparacije od 300 miliona dolara u robi, tražeći da se ta roba zaračuna po starim predratnim cenama, što u stvarnosti iznosi oko 600 miliona dolara. U toku prvih šest reparaciskih godina Finci su isplatili Sovjetima 340.000 vagona robe. U jesen 1952 godine Finci su izliferovali SSSR-u poslednju ratu svojih reparacija.

potrebne za unutrašnju bezbednost i graničnu službu. Vojska, uključujući i graničnu službu i protivavionsku odbranu, ima 34.400 ljudi, mornarica je ograničena na 10.000 tona i 4.500 ljudi, a celokupno vazduhoplovstvo, zajedno sa pomorskim i rezervnim, na 60 aviona i 3.000 ljudi. Finske oružane snage ukupno broje 41.900 ljudi. Međutim, Finci imaju mnogo sakrivenog oružja, koje su, za vreme kapitulacije Finske armije, sakrili patrioti, a naročito žene — lote. Otpor Finske ne bi imao, prema tome, toliko karakter frontalnog suprotstavljanja nadiranju jedinica Sovjetske armije, koliko karakter partizanskog rata po čitavoj teritoriji i uključivanja finskih dobrovoljaca u norvešku i švedsku vojsku. Razvitku partizanskog rata naročito pogoduje konfiguracija zemljišta, gde šume sačinjavaju 71% celokupne površine.

Sa strategiske tačke gledišta invazija Finske od strane SSSR-a pružila bi mnoga preimućstva položaju Sovjeta u tom delu Evrope. Lenjingrad toliko važan ruski administrativni i industriski centar postigao bi mnogo veću bezbednost. Takođe bi se učvrstio položaj važne Murmanske železničke pruge i sovjetskih arktičkih instalacija u toj oblasti. Zauzimanjem Finskog Severa pružile bi se daleko bolje mogućnosti za dejstvo po Norveškom Severu i tamo stacioniranim savezničkim arktičkim objektima. U značajnoj meri bi se učvrstio i položaj Sovjeta u Baltičkom Moru. Za invaziju Švedske stvorili bi se daleko povoljniji uslovi, pošto bi se jedino tim putem mogao uspostaviti direktan suvozemni front protiv Švedske, a naročito za dejstvo protiv važne komunikacije Boden, Kiruna, Narvik. Zauzećem zapadne finske obale, a naročito Alandskih Ostrva, olakšale bi se amfibiske operacije protiv švedske obale, a pogotovo u predelu Štokholma.

U vezi sa takvom strategiskom situacijom, u današnjoj ravnoteži, koja je postignuta između Zapadnog i Istočnog bloka, Finci ne ustupaju Rusima više nijednu koncesiju ili bazu. Izgleda da bi svako *dalje, diplomatsko ili vojno nadiranje sovjetske politike u Finsku* u budućnosti moralo biti praćeno silom. A to *bi značilo konflikt* između SSSR-a i Atlantskog pakta. Verovatno je i to da bi

Švedska, koja je istoriski i sentimentalno tako vezana sa Finskom, u slučaju toga sukoba prekinula sa svojom neutralističkom politikom, stavila se na stranu Finske i pristupila Atlantskom paktu.

16

SIBIRSKA OBALA — SOVJETSKA OSNOVICA ZA ARKTIČKI RAT

Na suprotnoj strani od gore pomenutih arktičkih baza, koje pripadaju članicama Atlantskog pakta, nalazi se ogromna *severna obala SSSR-a,* sa nizom isturenih arktičkih ostrva. Ta obala pretstavlja nešto manje od polovine kruga oko Severnog Pola. Međutim, kao što je već rečeno, slaba strana toga sovjetskog sistema arktičkih baza leži u tome što one nisu toliko isturene u pravcu protivničkih životnih centara.

Na svojoj severnoj obali i priobalnim ostrvima Rusi takođe preduzimaju u posleratnom vremenu *intenzivne pripreme za arktički rat,* i stvaraju tamo niz svojih vazduhoplovnih i pomorskih *baza* (pa čak i podmorničkih), kao i položaje za odbranu. Vesti o tim bazama relativno su manje prodrle u javnost.

Najvažnije od tih baza leže u relativno toplijoj oblasti Murmanska, na poluostrvu Kola. Ovo poluostrvo zasada je najpodesnija otskočna daska za dejstvo po severoistočnom životnom centru Kanade i SAD. Međutim, prema poslednjim izveštajima Rusi su već mnogo napredovali u izgradnji velike vazduhoplovne baze na Franc Jozefovoj Zemlji, koja je sa svojim otstojanjem od približno 2.200 km (američka baza u Tuli je udaljena svega 1.450 km) najbliža sovjetska baza Severnom Polu. Ta baza približiće Sovjete na 6.000 km od Njujorka (od Tuli do Moskve, s druge strane, ima svega 4.400 km).

U pravcu prema istoku Sovjeti spremaju sledeće dosada poznate baze: na velikom ostrvu Novaja Zemlja pri-

mećene su meteorološke i radarske stanice; na ušću reke Ob podignut je nov grad Novi Port, važna luka i pomorska baza. Na ušću reke Jenisej vlada velika aktivnost. Do 1930 godine, kada je onamo pristao prvi konvoj od 46 brodova sa ledolomcima, ovde se nalazilo samo nekoliko koliba Samojeda. Već dve godine docnije ovde se nalazi grad Igarka sa 15.000 stanovnika, električnom centralom, fabrikom konzervi i važnom eksportnom lukom. Sada novi grad Igarka pretstavlja najveću luku Sibira i najvažniju vojnu bazu. Još bliže moru proširena je baza Dikson. Velika aktivnost primećena je i na kompleksu ostrva isturenih u Arktik ispred tog područja, koja čuvaju prilaze Jeniseju. To su ostrva Severne Zemlje. Na najsevernijem ostrvu toga kompleksa — na Ostrvu Šmita — uspostavljena su radarska postrojenja i meteorološka stanica. Izgleda da je u pripremi i nova baza na poluostrvu Tajmir.

Dalje na istoku, na ušću Lene, modernizuje se luka Tiksi, a ispred nje na Novosibirskim Ostrvima, nalazi se grupa pomorskih i vazduhoplovnih stručnjaka, koja studira planove uspostavljanja nove vojne baze na Ostrvu Boljšoj.

Sasvim na istoku, na prilazima Aljaske, na ušću reke Kolima, izgrađuje se nova aerobaza, sa postrojenjima novog tipa za puštanje raketa tipa V-2. Na južnoj obali Istočnog Sibira postoje već stare pomorsko-vazduhoplovne baze Anadirsk, Nikolajevsk, Petropavlovsk i Vladivostok. Javlja se i o pojačanju sovjetskih eskadrila na novim aerodromima Magadan i Ugolnaja na Čukotskom Poluostrvu. Izgleda da Sovjeti posebnu pažnju posvećuju pripremi te svoje krajnje istočne oblasti kao protivtežu američkim pripremama na Aljasci. Ova oblast, na istok od Kolime, sa Čukotskim Poluostrvom i Kamčatkom znatno je sada ojačana aneksijom severne polovine Sahalina i Kurilskih Ostrva (do 1945 godine japanskih), što na taj način Ohotsko More pretvara u zatvoreno rusko more.

Svega su dosada, prema podacima „Noje Cirher Cajtung-a" *poznati sledeći sovjetski polarni aerodromi:* Kotlas, Ust-Usa, Obdorsk, Berezov, Samarovo, Dikson, Port-Ust, Norilsk, Dudinka, Igarka, Turuhansk, Alinskoje, Katanga, Nordvisk, Tiksi, Bulun, Šigansk, Jakutsk, Jinsk, Oleminsk, Muhtuja, Ust-Maja, Nižnje Kominsk,

Uelen, Novo Marijinsk, Gišiga, Nogajevo, Ohotsk, Ajan i Neld.

Već samo iz ovih nekoliko fragmentarnih podataka koji su doprli u javnost vidi se da Sovjetski Savez užurbano priprema na svojoj prostranoj severnoj obali opsežne mere za eventualni budući arktički rat. Rukovodstvo sovjetske ratne mašine svesno je činjenice da u budućem ratu ne bi moglo sprovesti u delo svoje agresivne ciljeve ukoliko ne bi na vreme pripremilo i udar preko arktičkog prostora, kao i da ne bi bilo u stanju odoleti savezničkoj protivofanzivi bez solidnih odbranbenih protivmera na toj prostoriji.

17

NEVIĐENI RAT OKO VRHA ZEMLJINE KUGLE

Osim na suvozemnim frontovima Finske i Severne Norveške i na pomorskom putu oko Severnog Rta za Murmansk, arktičke oblasti u toku poslednjeg rata nisu bile poprište ratnih sukoba. U budućem eventualnom ratu možemo sa sigurnošću predviđati da će čitav Arktik biti uvučen u ratni vrtlog. Ovde će besneti težak rat u najsurovijim okolnostima.

Savremena globalna strategija „superdržava" predviđa interkontinentalni, trodimenzionalni rat. Novo područje koje će ta strategija uvući u sferu ratnih operacija biće arktičke oblasti. Pored konvencionalnih operacija na tradicionalnim ratištima kontinenata i okeana, novi rat, uglavnom, strategiskog značaja, buktaće oko vrha Zemljine kugle. Na taj način, eventualni Treći svetski rat bio bi prvi uistini svetski, globalni. Veliki okeani već su odavno prestali da budu prepreke za rat između kontinenata. Sada više neće ni ogromne ledene mase Arktičkog Mora pretstavljati barijeru između tih kontinenata.

Nova arktička koncepcija izmenila je vojne doktrine kako SAD, tako i SSSR-a. Ranije su te doktrine bile, uglavnom, usmerene u pravcu istok-zapad. Međutim, kontinenti su danas ugroženi sa severa. Budući rat, ukoliko bi do njega došlo, otvorio bi nove frontove na severu, koji se ranije nisu ni naslućivali.

Danas bi, očigledno, bilo preuranjeno govoriti da će se na tim frontovima odlučivati sudbina kontinenata i čovekove civilizacije. Ostali, klasični pravci interkontinentalne strategije, koji leže južnije, u celosti će održati svoj značaj. Ali je, besumnje tačno i to da će operacije u Arktiku ispoljavati takođe značajan uticaj na ishod čitavog rata.

S A D R Ž A J

Strana

Predgovor — — — — — — — — — — — — 3
1. Novo područje svetske strategije — — — — — 5
2. Nova pretstava o Arktiku — — — — — — — 6
3. Vazduhoplovna arktička strategija — — — — — 12
4. Pomorska arktička strategija — — — — — — — 16
5. Suvozemna arktička strategija — — — — — — 25
6. Meteorološki rat na Arktiku — — — — — — — 31
7. Kome pripada prednost u sistemu arktičkih baza — — 34
8. Aljaska — severozapadni bastion američke odbrane — 35
9. Kanada — otvorena vrata američkog kontinenta — — 38
10. Grenland — žarište arktičke strategije — — — — 40
11. Island — relejna stanica između Zapada i Istoka — — 45
12. Norveška prirodna barijera na vazduhoplovnom putu SAD — SSSR — — — — — — — — — — 46
13. Svalbard — ničija zemlja — — — — — — — 52
14. Švedska — neutralni klin između dva bloka — — — 54
15. Razoružana Finska — adut u igri diplomacije — — 58
16. Sibirska obala — sovjetska osnovica za arktički rat — 60
17. Neviđeni rat oko vrha zemljine kugle — — — — 62

Naslovnu stranu izradio
LJUBOMIR RISTOVIĆ

Odgovorni korektor
ALEKSANDAR VELJKOVIĆ

Tiraž 25.000

Štampa Jugoslovenskog štamparskog preduzeća — Beograd